SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 48 (232)

21–28 LISTOPADA 1950



POKÓJ ZWYCIĘŻY WOJNĘ

Niecodzienne chwile przeżywała ludność stolicy. Lud warszawski serdecznie witał posłów pokoju, w skupieniu słuchał ich wypowiedzi, manifestował swą solidarność z reprezentowanymi przez nich milionami bojowników o pokój.

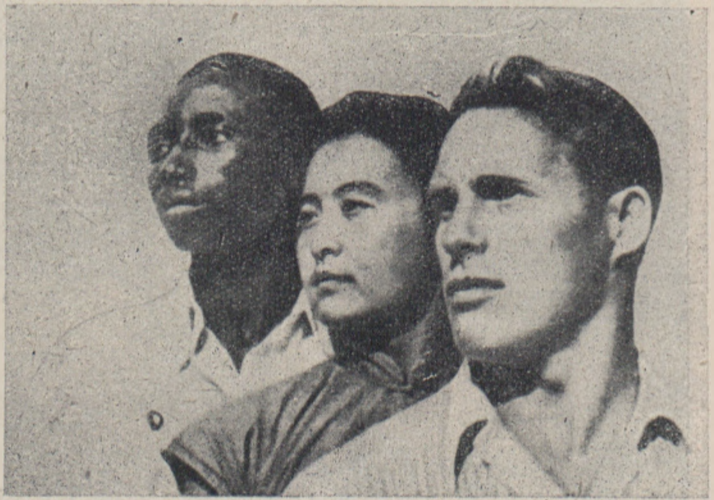
Ale nie tylko Warszawa — cała Polska była sercem i czynem z Kongresem. Lud polski, który szczerze i gorąco pragnie pokoju czynem wyraził swoje głębokie uczucie do Kongresu, czcząc jego obrady nowymi, wspaniałymi osiągnięciami produkcyjnymi, stając zwartym i niewzruszonym szeregiem wokół Rządu Ludowego i Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — przodującej siły narodu w walce o pokój i socjalizm.

W szeregach tych, tchnących siłą i wiarą w zwycięstwo pokoju nad wojną, stoją nieugięcie lotnicy Polski Ludowej, którzy wyrazili radość i dumę z tego, że właśnie z bohaterskiej stolicy popłynął w świat potężny głos pokoju, wyrażający wolę setek milionów prostych i uczciwych ludzi.

„Wojna jest dziełem ludzi i ludzie mogą jej zapobiec" — powiedział wielki pisarz Ilja Erenburg na Kongresie w Warszawie. I ci właśnie ludzie, którzy wzięli na siebie zaszczytny obowiązek zapobieżenia wojnie — wystąpili w roli oskarżycieli tych, którzy już dziś zamienili w ruiny i zgliszcza bohaterską ojczyznę Koreańczyków, a jutro — chcieliby podpalić cały świat.

Delegaci kolejno wstępowali na trybunę. Do wielkiego aktu oskarżenia dochodziły nowe szczegóły zbrodni i wzywały do obezwładnienia podżegaczy wojennych i karania przestępców przeciw ludzkości. Oskarżały podżegaczy obozy śmierci, w których giną tysiące greckich patriotów, oskarżały lochy więzień, gdzie giną jugosłowiańscy patrioci — oskarżały słowa matek, których synów wtrąciły do więzień zaprzedane agresorom rządy.

Za krótkie są jednak ręce podżegaczy wojennych, zbyt



wielkie jest doświadczenie narodów walczących o pokój, by imperialistycznym dywersantom mogły się udać ich prowokacje.

500 milionów ludzi, którzy podpisali Apel Sztokholmski, tworzą potężną siłę, siłę niepokonaną, której nie można lekceważyć. 500 milionów ludzi żąda pokoju, 500 milionów ludzi swoją twórczą pracą, swoją walką z niesprawiedliwością i uciskiem kapitalistów wytrwale przeciwstawia się wojnie. Przeciwstawiają się wojnie miliony uczciwych ludzi wszystkich wyznań i przekonań politycznych. Związek Radziecki, ostoja pokoju, kraj szczęśliwych ludzi i twórczej pracy, stoi na czele naszego potężnego obozu.

II Światowy Kongres Obrońców Pokoju, który obradował w Warszawie, wytyczył nowe zadania w nieugiętej walce o pokojową i szczęśliwą przyszłość świata.

Delegaci 80 krajów ponieśli do swych narodów wielkie i dumne słowa Manifestu Kongresu i Orędzia do Organizacji Narodów Zjednoczonych — aby budzić czujność, mobilizować narody do dalszej walki o zwycięstwo pokoju nad wojną.

Niezmierną doniosłość i historyczne znaczenie ma uchwała Kongresu powołująca do życia Światową Radę Pokoju. Kongres stworzył tym samym prawdziwe przedstawicielstwo — prawdziwy parlament wszystkich narodów świata, na którym spoczywać będzie wielkie zadanie wywalczenia pokoju.

W tej walce o lepsze, szczęśliwsze jutro szczególne zadania ma młodzież całego świata, a z nią młodzież polska.

Tej walki i pracy musimy się uczyć od młodzieży radzieckiej.

Słynny lotnik Bohater Związku Radzieckiego, Aleksy Maresjew, przemawiając podczas manifestacji pokojowej na rynku mariensztackim do przeszło 20 000 rzeszy młodzieży warszawskiej, powiedział między innymi:

„Młodzież radziecka rozumie, że wojna rujnuje wszystko co piękne — że pokój oznacza szczęśliwe życie. Dlatego młodzież radziecka z takim zapałem bierze udział w budowie komunizmu. My, radzieccy delegaci, życzymy wam jak największych sukcesów w budowie szczęśliwego jutra".

Postać Maresjewa musi być dla nas lotników wzorem w pracy i walce o to szczęśliwe jutro — o pokój i socjalizm.

Nasza praca dla pokoju — to coraz lepsza nauka w szkole i aeroklubie, coraz wydajniejsza praca na terenie Kół, Oddziałów i Okręgów LL, to podnoszenie poziomu wyszkolenia ideologicznego i fachowego, coraz lepsze wyniki w wyszkoleniu lotniczym — to praca w tworzeniu silnego zaplecza dla Odrodzonego Lotnictwa Wojskowego.

W tej walce o pokój nie jesteśmy osamotnieni. Z nami są miliony prostych i uczciwych ludzi, z nami jest młodzież całego świata, która tak jak i my pragnie się uczyć i pracować dla szczęśliwego jutra — z nami jest ostoja obozu pokoju — wielki Związek Radziecki.

Z nami jest Józef Stalin i dlatego pokój zwycięży wojnę!

ZENIT



BOHATER ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

ALEKSY MARESJEW

W OFICERSKIEJ SZKOLE LOTNICTWA

M. Z. BRZEZICKI, kpt.



Na tle czerwieni rzuca się w oczy napis: „Witamy serdecznie bohaterskiego lotnika, stalinowskiego sokoła, prawdziwego człowieka — Aleksego Maresjewa!".

Sala klubu Oficerskiej Szkoły Lotniczej ledwie pomieścić może podchorążych i kadrę szkoły, którzy przybyli, by powitać delegata na II Światowy Kongres Pokoju, Bohatera Związku Radzieckiego nieustraszonego pilota Aleksego Maresjewa, którego przeżycia frontowe tak pięknie opisał w swojej „Opowieści o prawdziwym człowieku" — pisarz radziecki Borys Polewoj.

Maresjew ubrany jest w brązowe ubranie, spod czarnych włosów patrzą ciemne, piwne oczy. Gdy zbliża się do stołu przybranego czerwienią — na sali wybucha niesłychany entuzjazm. Okrzyki i oklaski wybuchają z tak żywiołową siłą, że zda się rozsadzą mury szkoły. Potężna owacja na cześć Armii Radzieckiej i wielkiego Stalina trwa kilka minut.

Okrzyki i oklaski na cześć Bohatera Związku Radzieckiego są najlepszym dowodem, jak ogromną miłością nasi żołnierze darzą żołnierzy Armii Radzieckiej — tej Armii, która wychowała tak wspaniałych ludzi, jakim jest Aleksy Maresjew.

Do stołu, za którym siedzi Maresjew, zbliża się delegacja szkoły: ppor. Stanisław Miłosz, ppor. Gajewski, pchor. Michałowski, pchor. Bartosiak, pchor. Pawlak, pchor. Kozłowski i szer. Krzyk — która wręcza delegatowi na Światowy Kongres Pokoju wiązanki kwiatów. Wkrótce niemal cały stół tonie w powodzi kwiecia.

Do stołu podchodzi delegacja młodzieży miejscowego gimnazjum. Uczeń jednej z najmłodszych klas chce coś powiedzieć, ale wzruszenie odbiera mu głos. Maresjew gorąco ściska dłonie witających go żołnierzy i chłopców, jest przejęty do głębi serdecznym powitaniem.

•

— Na naszym Wszechzwiązkowym Kongresie Pokoju — mówi Maresjew — wybraliśmy 65 delegatów na Światowy Kongres, który miał się odbyć w Anglii. Ale rząd angielski 40 naszym delegatom odebrał wizy. Wśród tych 40 delegatów, którym odmówiono prawa reprezentowania narodu radzieckiego na Kongresie, byłem i ja, prosty radziecki człowiek. Rząd angielski przestraszył się widocznie radzieckiego człowieka, który chciał przemawiać w obronie pokoju. Przeszedłem nie mało, znam okropności wojny i wiem, jak trzeba cenić pokój—i to właśnie chciałem powiedzieć angielskiemu narodowi. Brutalne i haniebne jest postępowanie rządu angielskiego, który chciałby zamienić Anglię w 49 Stan Ameryki. Ale nie uda się nikomu stłumić głosu pokoju. Kongres Warszawski jeszcze bardziej scementuje narody świata w ich walce o pokój.

W dalszym ciągu przemówienia, które kilkakrotnie przerywano burzliwymi oklaskami, Maresjew opowiedział krótko dzieje swego życia.

— Wszystko czego dokonałem — powiedział nieustraszony pilot radziecki — dokonałem dlatego, bo kocham swój naród i swoją Ojczyznę, a postąpiłem tak, jakby postąpił na moim miejscu każdy radziecki człowiek. W roku 1942, gdy na cztery nasze samoloty napadło 12 faszystowskich maszyn, byłem zmuszony do lądowania. Zaczepiwszy nartami samolotu o wierzchołki drzew, zostałem wyrzucony z kabiny i długo przeleżałem w lesie, na zajętym przez faszystów terytorium, zanim odzyskałem przytomność. Miałem złamaną nogę, bredziłem w gorączce, osiemnaście dni brnąłem w zaspach śnieżnych, byle tylko przedrzeć się ku swoim...

Podchorążowie z zapartym oddechem słuchają opowiadania pilota, choć znają je niemal na pamięć z książki Polewoja i filmu. Gdy bohaterski oficer opowiada o trudnościach, jakie musiał przezwyciężyć na swej drodze, o powrocie do macierzystej jednostki po wyleczeniu się z ran i dalszych walkach z faszystowskim najeźdźcą, pomimo okrutnego kalectwa—utraty obu nóg — żołnierze i podchorążowie nie mogą ukryć wzruszenia i jednocześnie podziwu dla tak wspaniałego człowieka.

•

Radziecki pilot mówi prosto, bez patosu, ileż jednak w tych prostych słowach mieści się bohaterstwa, odwagi i poświęcenia, wynikających z przeogromnej miłości Ojczyzny!

— Do Was się zwracam, młodzi polscy lotnicy — mówi mjr Maresjew — do Was, synów robotniczych i chłopskich! Naród powierzył Wam stalowe ptaki, które swymi skrzydłami chronią spokojną pracę Waszych matek i ojców, sióstr i braci. Strzeżcie tych skrzydeł! Wyrabiajcie w sobie cechy dobrych żołnierzy, głęboko miłujących Ojczyznę! Strzeżcie powietrznej granicy przed wrogiem, nie zawiedźcie zaufania Waszego dzielnego narodu!

My, prości ludzie całego świata — kończy mjr Maresjew — obronimy pokój i powtórzymy to wszystkim, którzy grożą nam wojną:

Jesteśmy za pokojem, obronimy pokój!

I znów niesłychany entuzjazm z nową siłą wybucha na sali. Bohaterski lotnik odpowiada na liczne pytania podchorążych:

— Komu zawdzięczacie tak wspaniałe sukcesy? — pyta jeden z obecnych.

— Będąc dzieckiem nosiłem czerwoną gwiazdkę na czapce, później byłem pionierem i członkiem komsomolskiej organizacji — potem zostałem przyjęty w poczet członków Partii. Partia Lenina-Stalina wychowała mnie na takiego, jakim dziś jestem.

W imieniu szkoły skromny, lecz piękny upominek wręcza komendant. Raz jeszcze zabiera głos Maresjew, dziękując za serdeczne przyjęcie:

— Cieszę się, że jestem wśród polskich przyjaciół, którzy mnie rozumieją, cieszę się, że u boku naszej niezwyciężonej Armii Radzieckiej stoi na straży pokoju i wolności Ludowe Wojsko Polskie. Wspólnie obronimy pokój, którego chorążym jest wielki Stalin!

LIST MŁODYCH ROBOTNIKÓW DO MARESJEWA

BIORĄC Z WAS PRZYKŁAD

WZMOŻONĄ PRACĄ WALCZYMY O POKÓJ

Młodzież Zakładów Przemysłu Metalowego im. Stalina w Poznaniu na wieść o przybyciu do Warszawy delegata na II Światowy Kongres Obrońców Pokoju — Bohatera Związku Radzieckiego, słynnego lotnika Maresjewa wystosowała do niego list, w którym czytamy:

„Witamy Was gorąco w naszym kraju. Jesteście dla nas wzorem prawdziwego człowieka o niezwykłej sile woli i wewnętrznego hartu. Z takim samym uporem, jak Wy kiedyś przedzieraliście się przez linię frontu, by znowu walczyć z faszystami, my chcemy pracować dla wielkiej sprawy, której na imię Socjalizm i Pokój.

Zakłady nasze noszą zaszczytne, ale zobowiązujące imię J. Stalina. My, robotnicza młodzież, zapewniamy Was, drogi tow. Maresjew, że w czasie trwania obrad II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju przez zaciągnięcie stachanowskich „Wart Pokoju" damy naszemu państwu nowe miliony złotych oszczędności, wzmacniając fundamenty socjalizmu w naszym kraju, walcząc o trwały pokój."

Młodzież Zakładów Przemysłu Metalowego im. J. Stalina w Poznaniu

600 TYSIĘCY CZŁONKÓW LL PRACUJE DLA POKOJU

Zarząd Główny Ligi Lotniczej przesłał następujące pisma; do Prezydium II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju i do słynnego lotnika radzieckiego Maresjewa.

Do

Prezydium II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju.

Zarząd Główny Ligi Lotniczej w imieniu pilotów i pracowników lotnictwa sportowego oraz szerokich mas członkowskich Ligi Lotniczej—z radością i wzruszeniem wita Obrady II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju.

Dumni jesteśmy, że dzięki decyzji o zorganizowaniu Kongresu w Polsce Ludowej — Warszawa w przeciągu 6 dni jest stolicą światowego ruchu walki o pokój.

Warszawa niech stanowi podwójny symbol dla bojowników całego świata o pokój.

Niech wypalonymi zgliszczami swych ruin przypomni z całą jaskrawością okrucieństwa imperialistycznej wojny.

Niech wspaniałymi sukcesami socjalistycznego budownictwa natchnie ich głęboką wiarą w zwycięstwo pracy nad zniszczeniem, w zwycięstwo pokoju nad wojną.

Liga Lotnicza życzy II Światowemu Kongresowi Obrońców Pokoju owocnych obrad nad uchwaleniem Karty Pokoju i Statutu Pokoju, które będą stanowiły najskuteczniejszy oręż w walce milionów prostych ludzi o uratowanie i utrwalenie światowego pokoju.

Wyrażamy głębokie i mocne przekonanie, że obecny Kongres odegra historyczną rolę, mobilizując masy ludowe całego świata do zwycięskiej walki skierowanej przeciwko imperialistycznym ludobójcom o wolność narodów i długotrwały pokój.

Zobowiązujemy się wnieść nasz wkład, by przyczynić się do realizacji wszystkich uchwał Kongresu, podjętych w celu utrwalenia pokoju. Będziemy z niezłomnym uporem i wytrwałością mobilizować wszystkich entuzjastów lotnictwa i członków LL oraz szerokie masy społeczeństwa do walki o pokój.

Niech żyje niezwyciężona armia bojowników o pokój!

Pokój zwycięży wojnę!

ZARZĄD GŁÓWNY LIGI LOTNICZEJ
WARSZAWA

Bohater Związku Radzieckiego
Aleksy Maresjew

II Światowy Kongres Obrońców Pokoju
w Warszawie

Z głębokim wzruszeniem i największą radością wita Cię w Warszawie cała 600-tysięczna rzesza członków Ligi Lotniczej. Witamy Cię w mieście, którego ruiny i zgliszcza są najcięższym oskarżeniem przeciw podżegaczom wojennym — w mieście, które idąc za przykładem miast Wielkiego Związku Radzieckiego — buduje Pokój — buduje Socjalizm.

Witamy Cię na II Światowym Kongresie Obrońców Pokoju, na którym przedstawiciele wszystkich narodów miłujących wolność podają sobie bratnie dłonie i radzą nad najskuteczniejszymi formami walki o pokój.

Jesteś dla nas niedoścignionym wzorem nowego radzieckiego człowieka, który dzięki niezłomnej woli, wytrwałości i sile charakteru pokonał wszelkie przeszkody, by móc służyć sprawie Wolności i Pokoju. Na Twym przykładzie szkolimy i szkolić będziemy kadry naszej młodzieży lotniczej. Razem z Tobą i wszystkimi Delegatami na Kongres Pokoju potępiamy amerykańskich korsarzy powietrznych, którzy idąc śladem hitlerowskiej Luftwaffe, napadają na bezbronne wsie i miasta, zabijają dzieci i kobiety koreańskie. Potępiamy i nienawidzimy podżegaczy wojennych, którzy straszą miliony prostych ludzi pracy bombą atomową.

Wierzymy głęboko, że pokój dzięki niezłomnej postawie wszystkich ludzi pracy całego świata będzie utrzymany. Siły obozu Pokoju są niezwyciężone, gdyż przewodzi im potężny Związek Radziecki i Wielki Stalin.

Niech żyje potężna armia Obrońców Pokoju!

Niech żyje Chorąży Pokoju Wielki Stalin!

Pokój zwycięży wojnę!

ZARZĄD GŁÓWNY LIGI LOTNICZEJ
WARSZAWA

PILOCI SPORTOWI LL SŁUŻĄ SPRAWIE POKOJU

Lotnicy sportowi LL — uczestnicy szybowcowego obozu wyczynowego w Jeleniej Górze solidaryzując się z II Światowym Kongresem Obrońców Pokoju przesłali następujące telegramy do Prezydium Kongresu

II ŚWIATOWY KONGRES POKOJU
w Warszawie.

My, niżej podpisani piloci Ligi Lotniczej — uczestnicy Szybowcowego Obozu Wyczynowego w Jeleniej Górze, solidaryzując się z Ogólnoświatowym Frontem mas pracujących w walce o utrzymanie i utrwalenie pokoju oraz śledząc z oburzeniem wysiłki imperialistów, zmierzające do rozpętania nowej zawieruchy wojennej, przesyłamy II-mu Światowemu Kongresowi Obrońców Pokoju w Warszawie nasze najgorętsze życzenia owocnych obrad i dalszej pracy dla dobra całej ludzkości.

Nie chcemy wojny! Pragniemy pokoju! Pragniemy pokojowej, twórczej pracy, będącej gwarancją postępu w budowie lepszego jutra. Naszymi podpisami deklarujemy swoją stałą i niezachwianą gotowość służenia sprawie pokoju.

Niech żyje Pokój!

Adamek Jerzy, Brzuska Andrzej, Czempiński Mieczysław, Dankowski Józef, Dąbrowski Leonard, Derkowski Jerzy, Figwer Jacek, Frydrych Barbara, Gajda Tadeusz, Góra Tadeusz, Kempówna Irena, Kochanowski Bolesław, Miklas Bogdan, Niźnik Adam, Pawlikiewicz Aleksander, Przyjemski Zdzisław, Rejniak Tadeusz, Rossa Kazimierz, Skrzydlewski Stanisław, Śmigiel Antoni, Wiliński Edmund, Urbanowicz Bogdan, Wielgus Stanisław, Zając Zygmunt, Zajączkowska Wanda, Ziemiński Andrzej, Kulesza Jerzy..





MŁODZIEŻ KOREI LUDOWEJ
POZDRAWIA POLSKĄ MŁODZIEŻ LOTNICZĄ

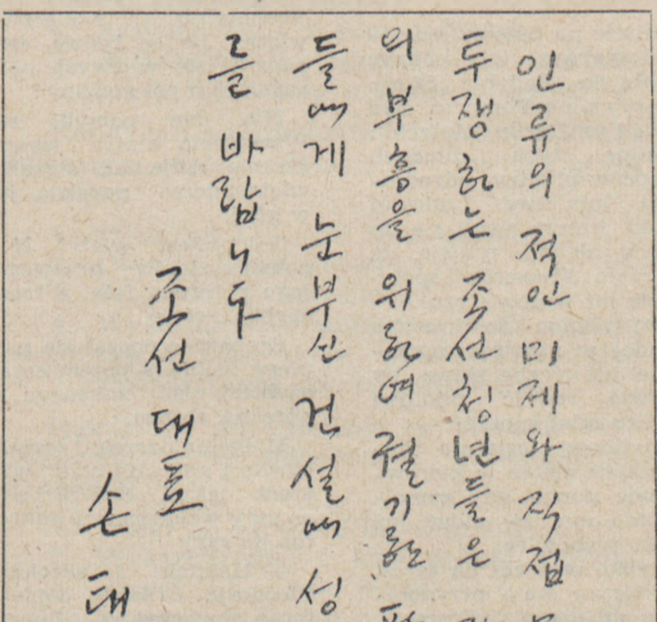
Przybyłą do Warszawy na II Światowy Kongres Obrońców Pokoju delegację Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej odwiedził przedstawiciel SiM-u. W czasie krótkiej rozmowy delegat młodzieży Ludowej Korei 23-letni inżynier - architekt Son Te-sik oświadczył:

„Dziękujemy młodzieży polskiej za ofiarowany samolot sanitarny, który jest symbolem naszej wspólnej walki o pokój. Możecie na nas liczyć — wytrzymamy bomby imperialistów. W nocy pracujemy — w dzień walczymy.

Młodzież, robotnicy i chłopi Korei z ufnością śledzić będą przebieg obrad naszego Kongresu, którego celem jest: Pokój i Wolność".

Son Te-sik żywo interesował się SiM-em, który mu wręczył nasz przedstawiciel — skreślił również w imieniu młodzieży Ludowej Korei pozdrowienia dla polskiej młodzieży lotniczej. Oryginalny tekst pisma, jak również tłumaczenie tekstu na język polski podajemy poniżej.

Na zdjęciu u góry delegacja bohaterskiej Korei — od lewej: Son Te-sik, przewodnicząca Koreańskiej Ligi Kobiet, partyzantka Pak Den-aj, poeta Li Toi-dziun, który, aby przybyć na II Światowy Kongres Obrońców Pokoju, odbył tysiąckilometrową pieszą wędrówkę przez płonące miasta i wsie koreańskie.


인류의 적인 미제와 직접 무기로써
투쟁하는 조선 청년들은 자기 조국
의 부흥을 위하여 궐기한 폴란 청년
들에게 눈부신 건설에 성공하기
를 바랍니다
조선 대표
손태식

PILOCI SZYBOWCOWI
DO ALEKSEGO MARESJEWA

Delegata ZSRR na II Światowy Kongres Obrońców Pokoju w Warszawie.

My, piloci zgromadzeni na Szybowcowym Obozie Wyczynowym Ligi Lotniczej, witamy Was z radością wśród uczestników II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju w Warszawie.

Jesteście dla nas wzorem i przykładem prawdziwego pilota — obywatela i wierzymy niezachwianie, że idea pokoju, na straży której stoją tacy jak Wy bojownicy wolności, zwycięży na całym świecie.

Przyjmijcie nasze najszczersze życzenia Waszej dalszej owocnej pracy dla dobra Sprawy Pokoju.

Adamek Jerzy, Brzuska Andrzej, Czempiński Mieczysław, Dankowski Józef, Dąbrowski Leonard, Derkowski Jerzy, Figwer Jacek, Fydrych Barbara, Gajda Tadeusz, Góra Tadeusz, Kempówna Irena, Kochanowski Bolesław, Kulesza Jerzy, Miklas Bogdan, Niżnik Adam, Pawlikiewicz Aleksander, Przyjemski Zdzisław, Rejniak Tadeusz, Rossa Kazimierz, Skrzydlewski Stanisław, Śmigiel Antoni, Wiliński Edmund, Urbanowicz Bogdan, Wielgus Stanisław, Zając Zygmunt, Zajączkowska Wanda, Ziemiński Andrzej.

MODELARZE LL
NA CZEŚĆ KONGRESU POKOJU

Wśród licznych zobowiązań ku czci II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju, jakie napływają od ludzi naszego ludowego lotnictwa, wiele jest zobowiązań modelarzy. Wzmożonym tempem pracy i podniesieniem jej jakości modelarze dają świadectwo głębokiej solidarności ze światowym frontem obrońców pokoju. Oto zobowiązanie jakie nadesłali członkowie modelarni ZHP z Tarnowskich Gór:

„Pragnąc uczcić II Światowy Kongres Obrońców Pokoju w Warszawie, zobowiązujemy się wykonać 20 modeli ponad plan, w tym: 10 modeli szybowców szkolnych, 5 modeli szybowców wyczynowych, 5 modeli szybowców wyczynowych z napędem gumowym. Wzywamy wszystkie modelarnie na terenie Okręgu Katowickiego do współzawodnictwa".

Na cześć Kongresu złożył również zobowiązanie kierownik powyższej modelarni, ob. J. Skupień, który wraz z członkiem modelarni kol. Zygmuntem Stręziokiem zobowiązał się przeszkolić w pracy modelarskiej 4 drużyny harcerskie z terenu miasta. Ob. Skupień wezwał wszystkich kierowników i instruktorów modelarstwa do współzawodnictwa.

Tekst polski

„Walcząca z bronią w ręku przeciw wrogowi ludzkości — amerykańskiemu imperializmowi młodzież koreańska przesyła polskiej młodzieży lotniczej pozdrowienia i życzy sukcesów w pracy nad budową ludowego lotnictwa polskiego".

SON TE-SIK
delegat młodzieży Ludowej Korei
na II Światowy Kongres Obrońców Pokoju

18.000 m na fali

14)

JANUSZ PRZYMANOWSKI

Jak okiem sięgnąć we wszystkich kierunkach ziemię pokrywała ta mądra i piękna szachownica pól, rodzących pod strażą drzew. Gdzie niegdzie widoczne były piękne wille i zabudowania gospodarcze miasteczek - kołchozów. Czarek przez chwilę wyobraził sobie ten olbrzymi obszar objęty stalinowskim planem, który ciągnie się od Czkałowa i Astrachania po Kijów i Kiszyniew, od Riazania i Uljanowska po góry Kaukazu. Jak potężna jest myśl i wola wyzwolonego przez socjalizm człowieka! Jak dumne i radosne staje się w naszym ustroju słowo „człowiek".

Spokojny lot pod szlakiem się skończył. Począwszy od chwili, gdy na horyzoncie ukazały się szerokie, postrzępione zatoczkami i wysepkami wody Siwaszu, zaczęło się skakanie od chmurki do chmurki i wypracowywanie w nich maksymalnej wysokości, która jednak na ogół nie przekraczała 1 500, a potem 1 000 m.

Dopiero po pierwszej po południu spocony i zmęczony Czarek dociągnął do Fieodozji.

Jakże upragnione wydało mu się to piękne, białe miasto, położone na stokach gór. Jak gościnny i przytulny wydał mu się zielony pieciobok lotniska. Po przeszło dwudziestu godzinach lotu czuł się poważnie zmęczony. Każda kostka i każdy mięsień prosiły o odpoczynek.

Kosztowało go wiele trudu i poważnego wysiłku woli, by przed lądowaniem spróbować jeszcze żagla na stokach gór. „Nie wolno mi zrezygnować przecież z jednej chociażby szansy pobicia rekordu odległości przelotu — przekonywał uparcie sam siebie — Przecież warunki mogą się jeszcze zmienić".

Północny, lekki wiatr podtrzymywał „Halniaka" na zboczu gór. Jednak mimo doskonałości szybowca wariometr wahał się zaledwie między zerem i metrem wznoszenia na sekundę. Ciągłe zwroty na jedną z grani, bardziej niż inną ukształtowaną do żagla, nużyły zmęczonego pilota.

W pewnej chwili wiatr jeszcze trochę przycichł i Janek musiał przycisnąć się tuż do zbocza. Zdecydował odejść do lądowania. W tym samym momencie...

ROZDZIAŁ XI

Braterska pomoc

Stiepan Małychin zbiegł po stopniach do ogrodu. Mimo swych czterdziestu kilku lat, mimo pięciu ran, które odniósł w czasie Wojny Narodowej, jego wyprostowana, krępa sylwetka promieniowała energią i rześkością. Srebrne pasma w ciemnych włosach nie postarzały twardej, jakby wykutej z kamienia twarzy, a raczej zdobiły ją.



Wsiadł do stojącej przed domem, starej „Pobiedy" i ostro ruszył z miejsca w kierunku lotniska.

Jeszcze wczoraj późnym wieczorem uprzedzono go telefonicznie, by przygotował lotnisko na przyjęcie polskiego szybowca, który wykonuje lot rekordowy. Nie był przekonany, że to właśnie tu, w Fieodosji nastąpi lądowanie, ale wydał odpowiednie zarządzenia i z prawdziwą radością przyjął meldunek radiotelegrafisty, że „Halniak" o 10.34 przekroczył Siwasz i leci w kierunku aeroklubu, którego był kierownikiem.

Teraz jadąc na lotnisko z zadowoleniem myślał o tym, jak szybko rozwinęło się polskie lotnictwo sportowe w ustroju socjalistycznym, jak szybko wyszkoliło kadry sportowców zdolne bić międzynarodowe rekordy.

Małychin pod pewnym względem, bardzo zresztą słusznie, widział w tym i swoją zasługę. Pamięta dobrze ten dzień, 22 lipca 1943 roku, gdy z lotniska Grigoriewskoje wystartował szkoleniowo-treningowy samolot Ut-2, mając na pokładzie Polaka ucznia - pilota i radzieckiego instruktora. Był to pierwszy start polskiej eskadry lotniczej sformowanej przy dywizji im. Tadeusza Kościuszki. Jednym z instruktorów tej eskadry był on, lejtnant Stiepan Małychin.

Potem przyszły dni szkolenia, powstanie I pułku myśliwskiego „Warszawa", przejście na bojowe maszyny i pierwsze loty bojowe z lotniska Zadybie Stare, ofensywa na Pomorzu, nad Odrą i na Berlin. Małychin pamięta tych młodych chłopców-pilotów odrodzonego lotnictwa Ludowej Polski, którzy rwali się do boju i płakali prawie, że tak mało „Messerów" spotyka się już w powietrzu.

Dojeżdżając do lotniska układał w pamięci zapomniane już trochę słowa, by sprawić radość pilotowi którego miał spotkać.

Studiował ostatnie komunikaty meteo w kierownictwie portu, gdy zameldowano mu że widać już polski szybowiec.

Szybko wyszedł na taras, na którym stała przygotowana do pracy radiostacja.

W jasnym błękicie sierpniowego nieba płynęło piękne, latające skrzydło. Szybowiec jak gdyby wahał się przez chwilę, a potem odszedł w kierunku gór i rozpoczął żagiel.

Małychinowi przemknęła przez głowę błyskawiczna myśl. Wezwał meteorologa i jeszcze raz pochylił się nad meldunkami i mapą synoptyczną.

— Więc powiadacie, za jakieś pół godziny na pewno? — zapytał.

— Tak jest — odpowiedział meteorolog.

Małychin spojrzał na zegarek i na szybowiec, który ścichający wciąż wiatr przycisnął do góry. Pilot zrobił prawy skręt i począł odchodzić od zbocza.

— Halniak! Halniak! Trzymajcie się. Spokojnie, kochany, spokojnie — mówił tak, jak mówi się do zdenerwowanego pilota, powracającego na postrzelonej maszynie z bojowego zadania. — Nie odchodź od zbocza. Spokojnie. Warunki za chwilę się zmienią. Masz szanse zrobić powrotny przelot na Wysoka. Trzymaj się. Porozmawiamy za chwilę, gdy będzie lepiej.

Głośnik przed Małychinem milczał, ale „Halniak" zawrócił na zbocze i uparcie „zebrał się" walcząc o każdą minutę. Szybowiec zwolna i stale tracił wysokość, ale wskazówki zegarka posuwały się naprzód. Małychin milczał nie chcąc przeszkadzać pilotowi w jego walce o metry i sekundy.

Meteorolog stojący tuż obok zastygł nieruchomo patrząc na wiatromierz umieszczony na dachu budynku. Zdawało się, że pragnie przyzwać jakimiś tajemniczymi zaklęciami wiatr. Bo co będzie, jeśli pomylił się w swych obliczeniach o pół godziny?

Nie, nie pomylił się. Wzmożenia wiatru jeszcze się nie czuje, ale strzałka wiatromierza popełzła już w górę.

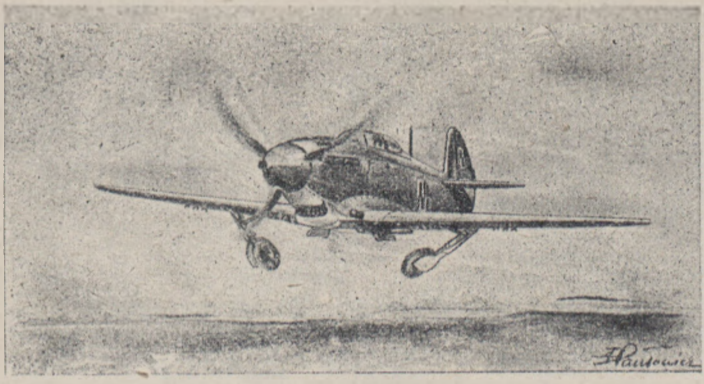
Tak! Jest wiatr! Nad polem wzlotów, przebiegła jego pierwsza fala, a teraz szybko rośnie.

Szybowiec począł się najpierw wolno, a potem coraz szybciej piąć zakosami w górę po zboczu.

Małychin odczekał jeszcze chwilę i gdy „Halniak" wyszedł jakieś 300 m nad szczyty wziął znowu mikrofon do ręki.

— Halniak! Ja aeroklub Fieodosja! (Janek dopiero teraz zauważył ze zdumieniem, że przecież mówią do niego po polsku) — Ja aeroklub Fieodosja! Jeśli wytrzymacie do nocy są szanse przelotu powrotnego na fali. Jak słyszycie? Odbiór.

(c.d.n.)



JAK ZOSTAĆ LOTNIKIEM?

Informacje o przyjęciach na szkolenia lotnicze udzielą Ci Zarządy LL

Zarząd Główny LL — Warszawa, ul. Nowogrodzka 49;

Zarząd Białostockiego Okręgu LL — Białystok, ul. Krakowska Nr 1;

Zarząd Bydgoskiego Okręgu LL — Bydgoszcz, ul. 1 Maja Nr 92;

Zarząd Gdańskiego Okręgu LL — Sopot, ul. Świerczewskiego Nr 5;

Zarząd Katowickiego Okręgu LL — Katowice, ul. Młyńska Nr 22;

Zarząd Kieleckiego Okręgu LL — Kielce, ul. Staszica Nr 10;

Zarząd Krakowskiego Okręgu LL — Kraków, ul. 1 Maja Nr 6;

Zarząd Lubelskiego Okręgu LL — Lublin, ul. Peowiaków Nr 6;

Zarząd Łódzkiego Okręgu LL — Łódź, ul. 22 Lipca 1/3;

Zarząd Olsztyńskiego Okręgu LL — Olsztyn, ul. Pieniężnego Nr 17;

Zarząd Poznańskiego Okręgu LL — Poznań, ul. Wały Jana III Nr 12;

Zarząd Rzeszowskiego Okręgu LL — Rzeszów, ul. Jagiellońska Nr 1;

Zarząd Szczecińskiego Okręgu LL — Szczecin, Aleja Wojska Polskiego Nr 60;

Zarząd Warszawskiego Okręgu LL — Warszawa, ul. Marszałkowska Nr 62;

Zarząd Wrocławskiego Okręgu LL — Wrocław, ul. Gen. Świerczewskiego Nr 99.

Jeśli chcesz zostać lotnikiem — zgłoś się do najbliższego Zarządu Powiatowego (lub Miejskiego) Związku Młodzieży Polskiej!

ZMP SKIERUJE CIĘ NA KURS PILOTAŻU W LIDZE LOTNICZEJ

Pamiętaj, że najkrótsza droga DO OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ prowadzi PRZEZ LIGĘ LOTNICZĄ!

Podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze należy składać do Powiatowych Zarządów ZMP. Do podania należy załączyć następujące dokumenty:

1. Własnoręcznie napisany życiorys.
2. Opinia partii, ZMP, ZHP lub innej organizacji (w zalakowanej kopercie).
3. Metryka urodzenia lub uwierzytelniony odpis.
4. Świadectwo szkolne lub uwierzytelniony odpis.
5. Zaświadczenie posiadania obywatelstwa polskiego lub zaświadczenie, że kandydat stara się o takowe.
6. Zaświadczenie o niekaralności.
7. Zaświadczenie lekarskie z zakładu pracy lub szkoły o stanie zdrowia.

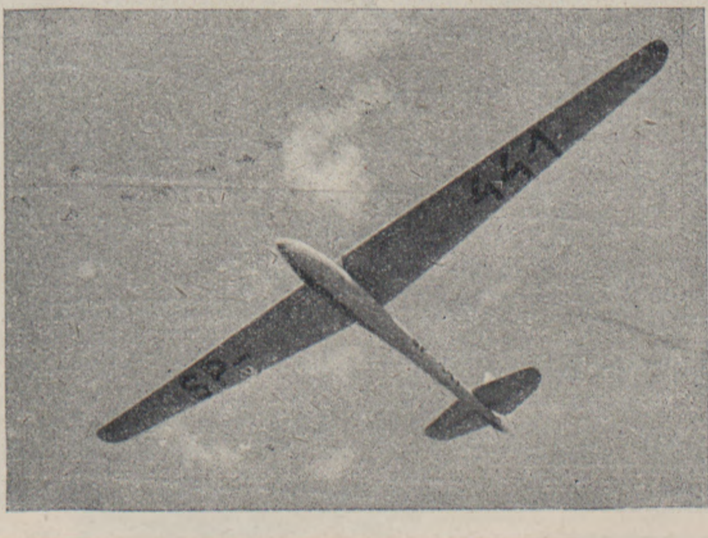
Kandydaci na szkolenie lotnicze w pilotażu silnikowym winni odpowiadać następującym warunkom:

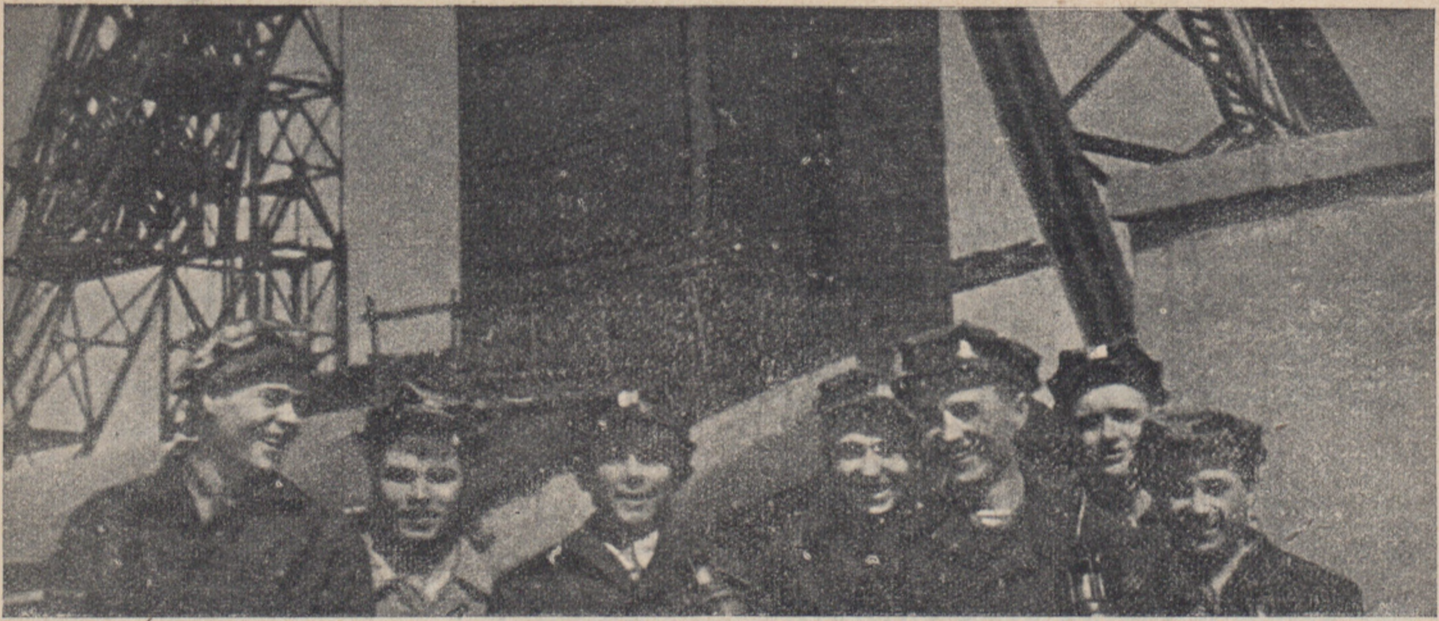
1. Wiek: od 17 — 22 lat włącznie.
2. Obywatelstwo polskie.
3. Stan wolny (kawaler).
4. Wykształcenie: minimum mała matura lub 9 klas szkoły podstawowej albo równorzędnej szkoły zawodowej.

Kandydaci na szkolenie w pilotażu szybowcowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. Wiek: od 15 — 18 lat włącznie.
2. Wykształcenie: 7 klas Szkoły Podstawowej lub równorzędne.
3. Zezwolenie rodziców, o ile kandydat liczy mniej, niż 18 lat.

PRZODOWNICY PRACY, MŁODZI BUDOWNICZOWIE SOCJALIZMU — WSTĘPUJCIE W SZEREGI LIGI LOTNICZEJ!





WSPANIAŁY ROZWÓJ ZSRR GWARANCJĄ POKOJU ŚWIATOWEGO

Z nadwyżką wykonano zadanie planu pięcioletniego w zakresie wydobycia węgla. Zgodnie z planem pięcioletnim wydobycie węgla w roku 1950 miało wzrosnąć w porównaniu z rokiem 1940 o 51 proc. W ciągu 10 miesięcy roku bieżącego wydobycie węgla przewyższyło poziom przedwojenny o 57 proc. i Związek Radziecki jeśli chodzi o rozmiary wydobycia węgla, wysunął się na drugie miejsce na świecie.

Odbudowano całkowicie przemysł węglowy Zagłębia Donieckiego, zupełnie zdewastowany w czasie wojny. Kopalnie Zagłębia Donieckiego dają w chwili obecnej więcej węgla, aniżeli przed wojną i więcej, aniżeli przewidywał plan pięcioletni. Zagłębie Donieckie jest znowu największym i najbardziej zmechanizowanym zagłębiem węglowym kraju.

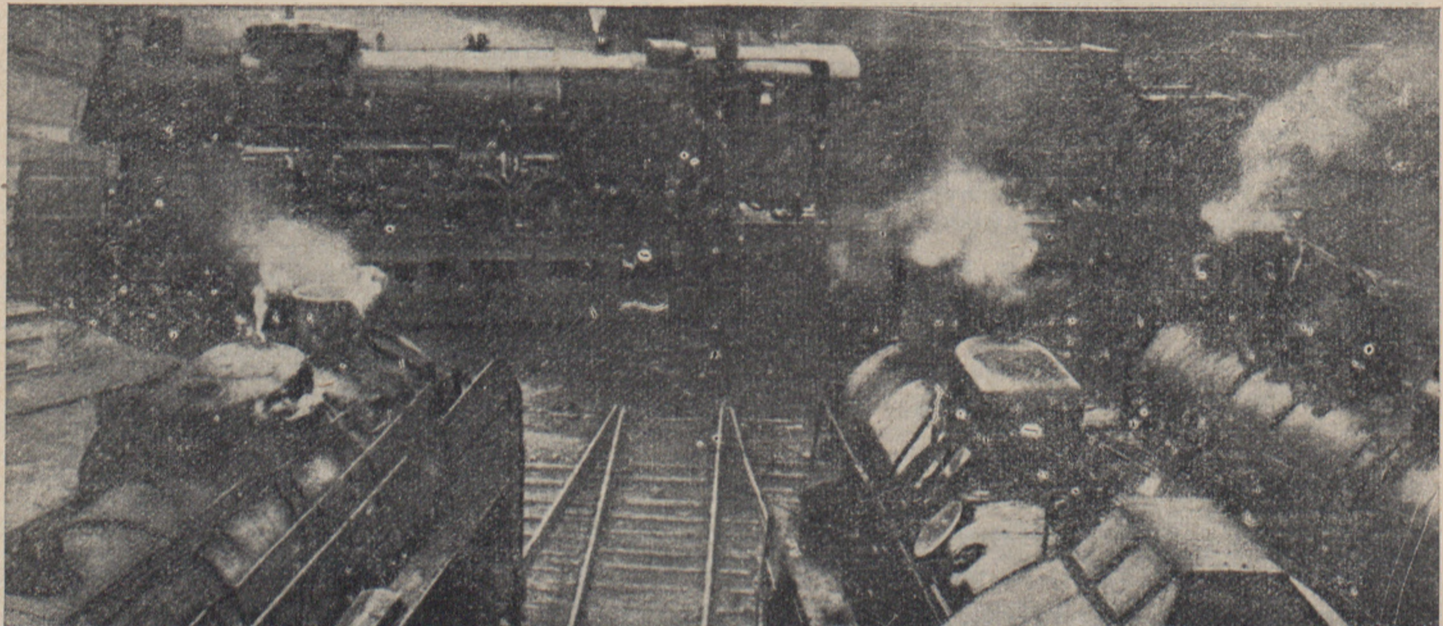
Zagłębie Moskiewskie, które również było całkowicie zniszczone, daje obecnie trzy razy więcej węgla, aniżeli przed wojną.

Równolegle z odbudową Zagłębia Donieckiego i Zagłębia Moskiewskiego rozwija się w dalszym ciągu przemysł węglowy na Uralu, w Zagłębiu Kuźnieckim, w Zagłębiu Karagandyjskim i innych wschodnich okręgach kraju. Na wschodzie wydobywa się w chwili obecnej ponad dwa razy więcej węgla, aniżeli przed wojną. Z nadwyżką realizowane jest zadanie planu pięcioletniego w dziedzinie rozbudowy Pieczorskiego Zagłębia Węglowego — nowej bazy węglowej dla okręgów północnych i Leningradu. Pracuje się nad nowymi złożami węgla w innych okręgach kraju.

*

Transport kolejowy, podobnie jak przemysł, pracuje na poziomie, przewyższającym zadania planu pięcioletniego. Plan pięcioletni przewidywał na rok 1950 zwiększenie o 28 proc. przewozów towarowych transportu kolejowego w porównaniu z poziomem przedwojennym. W ciągu 10 miesięcy roku bieżącego przewozy towarowe przekroczyły poziom przedwojenny przeszło 40 proc. Zwiększony został i odnowiony tabor lokomotyw i wagonów, utworzona została w kraju baza budowy lokomotyw elektrycznych i dieslowskich.

Z przemówienia marszałka M. A. Bułganina wygłoszonego na posiedzeniu Rady Moskiewskiej poświęconym 33 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.



41 SAMOLOTÓW
Kpt. GWARDII W. I. POPKOWA

opracował KAZIMIERZ GOŹDZIEWSKI

2)

Witalij Popkow spadł dość szczęśliwie: miękka i gruba warstwa mchu na błocie zahamowała siłę upadku, płomienie jednak mocno popaliły lotnika. Nie uszedł także i pułkownik Johann Höhn. Spadł po radzieckiej stronie frontu i już się więcej nie podniósł.

Witalij myślał o czymś innym:

„Para myśliwców w walce powietrznej musi być ciągle razem, nawet przy stosowaniu manewru pionowego".

Witalij złamał to prawo walki powietrznej i teraz jasno zrozumiał swój błąd. Zwyciężył jednak, zwyciężył!

Walka jego była czymś więcej, niż pojedyńczym zwycięstwem.

— Wasza walka przyniosła nam zwycięstwo taktyczne! — powiedział dowódca pułku, major Wasyli Zajcew. — Rozumiecie, co to znaczy: dowiedliście, że radziecka taktyka jest lepsza od niemieckiej! Gratuluję!

Razem z dowódcą pułku przyjechał i komisarz eskadry, Wasyli Szilkin. Od nich dowiedział się Witalij, że wszystkie myśliwce pułku zaczęły stosować jego metodę.

Generał Koniew wysunął Witalija do odznaczenia orderem Lenina.

Witalij był gotów podrzeć bandaże i znów ruszyć do walki. Ruchliwy i uparty był to człowiek, ciężko było go uspokoić. W szpitalu, niby w klatce męczył się i gasł powoli. Lekarzy mało to jednak wzruszało. Przede wszystkim musieli wyleczyć żołnierza.

* * *

Chorąży Iwan Ławiejkin, dowódca klucza, z którym Popkow wiele razy wyruszał w bój, był w wieku Witalija. Był to jednak już weteran pułku, miał poza sobą doświadczenie, równe doświadczeniu długich lat. Mówił nieraz do Witalija:

— Przyglądamy się tobie i myślimy: czy nie urodziłeś się przypadkiem w przestworzach?

Cóż można było odpowiedzieć na to? Witalij Popkow szybko szedł „naprzód i w górę". Talent tego barczystego, opalonego chłopca rozwijał się na oczach wszystkich.

Rzeczywiście od dzieciństwa nazywał siebie „tylko lotnikiem". Urodził się w Moskwie i pierwsze jego wspomnienia związane były z lotniczymi świętami w Tuszyno. Ojciec jego, Iwan Popkow — szofer, jeździł tylko po ziemi, a syn wyrywał się w przestworza: kleił modele samolotów, kreślił ich konstrukcje, podłogę w domu zawalał strużkami drzewa, ciągle sterczał w klubie modelarzy i na licznych zawodach. Latające modele wypełniały całe mieszkanie Popkowych. Witalij należał do aeroklubu w Leningradzkim rejonie Moskwy, latał na szybowcu, potem uczył się w szkole szybowcowej.

Wojna zastała go w szkole lotniczej, którą już kończył.

Człowiek ten rzeczywiście przeszedł jakąś wielką drogę. Życie jego rozpoczęło się od porywu w przestworza.

Urodził się na ziemi radzieckiej, wychował go Komsomoł i partia komunistyczna. Kochał Ojczyznę i dla niej był gotów wszystko poświęcić. Inaczej być nie mogło...

Pamiętają, jak przyszedł do pułku.

Pierwszy lot bojowy odbył w charakterze przykrywającego. W walce „nic mu się nie dostało". Wrócił jednak bardzo podniecony. Witalij wylądował, bohatersko zawrócił i dumnie wyskoczył z kabiny. Zdawało mu się, że wyskoczył rzeczywiście dumnie, spadochron jego zawadził jednak o coś i z szumem się otworzył.

— Przygotowujecie się do skoku? — zapytał dowódca pułku.

Witalijowi zrobiło się gorąco ze wstydu.

Dowódca pułku był zły...

Przed Witalijem Popkowem leżała nowa droga — droga bojów i walk. Wszystko to co znał i czego się zdążył dotychczas nauczyć, było tylko początkiem.

Gwardyjski lotniczy pułk myśliwski, w którym odbywał swą służbę Popkow, otoczony był już nimbem sławnych czynów. Witalij uczył się wieczorami jego historii.

(c.d.n.)



WALCZYMY O WYSOKOŚĆ

TADEUSZ REJNIAK

„Uważaj żebyś nie zbłądził, bo tam dużo tuneli. Lecisz bracie po torze, a tu szyny wchodzą w górę i koniec jazdy" — żegnały mnie żartobliwe słowa kolegi, przed startem do Jeleniej Góry, dokąd miałem zaholować „Żurawia".

Ginące w tunelach tory kolejowe nie sprawiły mi wprawdzie kłopotu, niemniej jednak jednolicie pokryty białą powłoką śniegu teren w dodatku bogaty w rzeźbę pionową przekonał mnie, że nawigacja w ośnieżonych górach wymaga nieco innej orientacji niż ta, którą się stosuje, gdy ziemia nie chowa się przed okiem pilota pod śnieg. To też z zadowoleniem stwierdziłem, że żaden duch Karkonoszy nie przeniósł mi Jeleniej Góry w inne miejsce (jak to się czasem może zdarzyć) i że wyszedłem na mój punkt docelowy dokładnie z kursu.

Kołowałem pod hangar, kiedy mój współtowarzysz przelotu—„Żuraw", dotykał jeleniogórskiego lądowiska. Był to pierwszy z szybowców, które tu za parę dni miały rozpocząć generalną ofensywę na wysokość.

Nie wszystkim Czytelnikom SIM-u może już wiadomo, że Zarząd Główny Ligi Lotniczej zorganizował w dniach od 5 listopada do 15 grudnia, właśnie w Jeleniej Górze Szybowcowy Obóz Wyczynowy. Na obóz powołani zostali najlepsi wyczynowi piloci szybowcowi ze wszystkich aeroklubów, którym w ten sposób umożliwiono maksymalne wykorzystanie falowych prądów wznoszących, występujących tutaj w specjalnie typowej formie. Okres późnej jesieni został celowo wybrany na zorganizowanie obozu, gdyż w tej porze roku najczęściej i najsilniej wieją wiatry halne, które są głównym źródłem falowych ruchów powietrza w terenach górzystych.

Położone u stóp malowniczych Karkonoszy lądowisko, zaroiło się więc doborowym towarzystwem: z jednej strony piloci, z których większość ma już po jednym warunku do złotej odznaki szybowcowej, a z drugiej godni partnerzy w postaci „Sępów", „Sohaji", „Much" i „Żurawi" wraz z Ceesesami do holu.

Pierwsze dni niepogodne zostały w pełni wykorzystane na przeprowadzenie wykładów teoretycznych z dziedziny meteorologii ruchów falowych powietrza, techniki i taktyki wykonywania lotów na falach stojących, objawów głodu tlenu w lotach wysokościowych i wreszcie techniki holu halniakowego. O zainteresowaniu tematem i o właściwym zrozumieniu teoretycznego przygotowania przez pilotów mogły świadczyć ożywione i długo poza godziny wykładów przeciągające się dyskusje.

Za to kiedy wspaniałe jesienne słońce rozpędziło chmury nie szczędzące opadów i można było przystąpić do przygotowania praktycznego, wykonywanie kolejnych zadań treningowych przebiegało sprawnie i gładko. Obok intensywnego treningu w pilotażu bez widoczności ziemi, rozpoczęto ćwiczenia od opanowania absolutnie bezbłędnego i zdecydowanie pewnego lotu wleczonego na krótkiej lince holowniczej.

Z ostatniej chwili

NOWY REKORD KOBIECY 5 200 m
NOWY REKORD KRAJOWY 7 950 m

23 listopada br. piloci Ligi Lotniczej, uczestnicy Obozu Szybowcowo-Wyczynowego w Jeżowie wykonali następujące wyczyny:

Pil. Adamek z Pomorskiego ALL osiągnął na szybowcu jednomiejscowym wysokość absolutną 7 000 m mając przewyższenie 5 400 m (lot z aparatem tlenowym), a pil. Wielgus z Krakowskiego ALL uzyskał wysokość absolutną 5 400 m — przewyższenie 3 700 m (lot bez tlenu). Obaj piloci zdobyli w tych lotach złotą odznakę pilota szybowcowego. Jest to więc już 6 i 7 złote „D" w Polsce.

Tego samego dnia pil. Przyjemski uzyskał warunek do złotego „D", uzyskując przewyższenie 3 450 m — wysokość absolutna 5 100 m (lot bez tlenu).

Pil. pil. Kempówna i Wlazło uzyskały na „Żurawiu" wysokość absolutną 7 200 — przewyższenie 5 200 (lot z aparatem tlenowym). Wyczyn ten jest lepszy od dotychczasowego rekordu Polski w tej kategorii o 2 445 m.

W dniu 24 uzyskano następujące wyniki:

Pil. Derkowski przewyższenie — 3 300 m, pil. Figwer na Sohaju przewyższenie — 5 600 m i równocześnie wysokość absolutna — 7 950 m (nowy rekord krajowy).

W tym samym dniu pil. Wiliński, jako dziewiąty z kolei w Polsce uzyskał złote „D" osiągając przewyższenie 3 400 m.

W dniu 1.12 pilot Brzuska Andrzej wraz z pasażerem Parczewskim Władysławem osiągnęli na szybowcu dwumiejscowym „Żuraw" PRZEWYŻSZENIE 8 500 m oraz WYSOKOŚĆ ABSOLUTNĄ 9 850 m.

Wynik powyższy, podany na podstawie wskazań wysokościomierza stanowi absolutny rekord Polski przewyższenia i wysokości absolutnej zarówno dla szybowców jednomiejscowych jak i dwumiejscowych.

Równocześnie wyczyn ten PRZEKRACZA MIĘDZYNARODOWY REKORD PRZEWYŻSZENIA na szybowcu jednomiejscowym, należącym do pil. Perssena (Szwecja) — 8 050 m. MIĘDZYNARODOWY REKORD PRZEWYŻSZENIA na szybowcu dwumiejscowym należącym do Guy Rousselet i Leona Faivre (Francja) — 6 780 m oraz USTANAWIA MIĘDZYNARODOWY REKORD WYSOKOŚCI ABSOLUTNEJ na szybowcu dwumiejscowym.

Piloci szybowcowi LL na wyczynowym obozie w Jeżowie uzyskali dotychczas sześć złotych odznak szybowcowych oraz trzy „brylanty" (przewyższenia ponad 5 000 m).

Wyniki powyższe podajemy w chwili obecnej na podstawie odczytu z wysokościomierza. Przesłane one zostaną do zatwierdzenia Komisji Sportowej ARP.

Z całego serca gratulujemy naszym pilotom sukcesów.

Krótka linka holownicza jest podstawowym warunkiem pomyślnego przebiegu holu w trudnych warunkach turbulencji halniakowej, gdyż zmniejsza możliwości znalezienia się samolotu holującego i szybowca ciągnionego w krańcowo niejednokrotnie różnych podmuchach wiatru. Gwałtowność tych podmuchów zakłóca brutalnie lot zespołu i przy dłuższej lince holowniczej, ulegającej większym zwisom w burzliwym powietrzu, może łatwo doprowadzić do jej zerwania. To też trening w tych lotach szedł po linii jak najbardziej harmonijnej pracy zespołu: samolot - szybowiec na holu.

Miło było patrzeć, a jeszcze milej latać, gdy zespół taki wykonywał głębokie krążenia lub ciasne, przekładane jedna w drugą ósemki. Od sprawności takiego latania zależy możność szybkiego i ekonomicznego zdobywania wysokości we wznoszeniach rotorowych, które są zawsze burzliwe i porywiste, a wymagają właśnie ciasnego krążenia zespołu.

Po tym ćwiczeniu przyszła kolej na następne, w którym pilot sprowadzał szybowiec nisko pod samolot ciągnący, to znów, przechodząc przez zawirowania strug śmigła wychodził wysoko ponad samolot. Ćwiczenia te mają na celu oswojenie pilota zarówno szybowca, jak i samolotu z nieprawidłowościami układu zespołu, jakie często występują w burzliwym holu halniakowym, a z których prawidłowe wyprowadzenie uzależnia możność dalszego kontynuowania lotu.

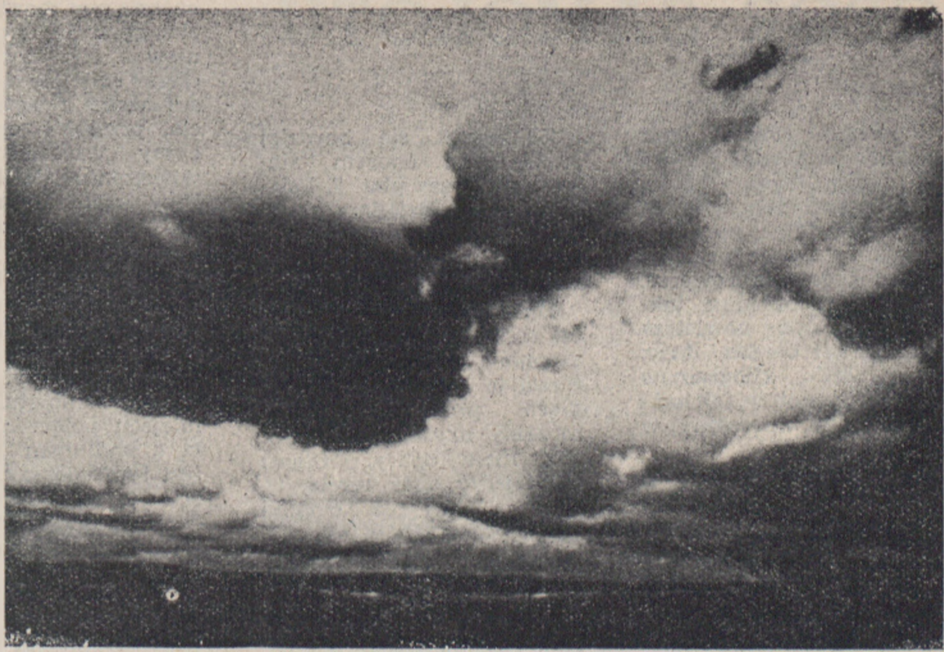
Kiedy już wszystkie ćwiczenia zostały opanowane i kiedy uczestnicy obozu zaczynali coraz bardziej tęsknym wzrokiem błądzić po niebie w poszukiwaniu za soczewkowatymi chmurami, znamionującymi falę, nadszedł dzień radosny: dmuchnął przepisowy halniak, pojawiły się przepisowe, wielopiętrowe chmury stojące i rozpoczął się pierwszy atak na wysokość.

Wynikami tej naszej pierwszej ofensywy i wrażeniami z pierwszego autentycznego holu halniakowego podzielę się jednak z Czytelnikami SIM-u w następnym reportażu.

BURZA

mgr WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

(dalszy ciąg z nr. 47)



Podział burz. Burze są jednym z tych nielicznych zjawisk atmosferycznych, które nie tylko utrudniają wykonanie lotu, ale niekiedy czynią go niemożliwym. Wpływ burz na lot zależy od ich rodzaju i dlatego musimy zastanowić się nad podziałem burz i charakterystycznymi cechami poszczególnych rodzajów burz. Burze dzielimy zasadniczo na dwie grupy: na burze występujące wzdłuż frontów oddzielających jeden rodzaj powietrza od drugiego oraz na burze powstające poza ich zasięgiem, to jest wewnątrz poszczególnych mas powietrznych (rodzajów powietrza).

A. Burze frontowe powstają wskutek mechanicznego wypychania powietrza ciepłego przez następujący na nie klin powietrza chłodnego. Z tych względów tworzą się one w zasadzie w ciągu całego roku i o każdej porze dnia. Ponieważ spiętrzaniu powietrza sprzyja nasłonecznienie, dlatego najczęściej występują one jednak w cieplejszej porze roku (od wczesnej wiosny do jesieni włącznie) oraz osiągają najsilniejszy rozwój w ciągu dnia, a w nocy słabną lub wręcz zanikają. Burze frontowe są zjawiskiem groźniejszym dla lotnictwa — aniżeli te, które występują w poszczególnych rodzajach powietrza — gdyż ciągną się wzdłuż linii o długości setek kilometrów i nie dają się ominąć.

Z burzami frontowymi związana jest stosunkowo mała działalność elektryczna, natomiast towarzyszące im zjawiska nawałnicowe (niezwykłej siły poryw i skręt kierunku wiatru) osiągają często bardzo silne natężenie. Uwaga ta odnosi się szczególnie do burz z frontu chłodnego. W lecie burze z frontu chłodnego rozpoczynają się już na znacznych odległościach przed linią frontową, szczególnie w ciągu dnia kiedy to pojawiają się nawet na 100 do 200 km przed nim. Właściwy pas burz frontu chłodnego, ciągnący się na długości setek kilometrów posiada rozprzestrzenienie poprzeczne (prostopadle do frontu) około 50 do 80 km.

Burze okluzji o charakterze chłodnym, tj. frontu powstałego przez dogonienie frontu ciepłego przez chłodny, poprzedzane są rozległym układem chmur warstwowych dawnego frontu ciepłego (Cs, As, Ns), który maskuje ich istnienie i dopiero nagłe zwiększenie natężenia opadu i wyładowania elektryczne wskazują na ich obecność.

Badania meteorologów radzieckich wykazały, że burze towarzyszą nie tylko frontom chłodnym jak to dotychczas sądzono, lecz że prawie 1/3 burz frontowych stanowią burze frontu ciepłego. Powietrze po powierzchni frontu ciepłego wślizguje się wprawdzie łagodnie, ale jeśli jest ono chwiejnie uwarstwione, tzn. gdy istnieją w nim warunki sprzyjające powstawaniu prądów pionowych (silny spadek temperatury z wysokością), wówczas spośród rozległej masy jednolitych chmur warstwowych wyrastają potężne chmury kłębiasto-opadowe jakby wbudowane w otaczającą ją masę chmurną. Burze frontu ciepłego nie tworzą się wzdłuż samej linii frontowej, lecz wyprzedzają ją na setki kilometrów w postaci linii równoległej do właściwego frontu. Tworzą się one szczególnie przed „młodymi" niedawno powstałymi frontami ciepłymi.

B. Burze wewnątrz mas powietrznych. Burzom mas powietrznych, tj. powstającym wewnątrz powietrza chłodnego lub ciepłego, towarzyszy zwykle większa działalność elektryczna, ale za to na ogół mniej intensywne zjawiska nawałnicowe, aniżeli to ma miejsce przy burzach frontowych. Burze wewnątrz mas powietrznych dzielą się na burze występujące w obszarze bezpośrednio zalegającym poza frontem chłodnym lub okluzją o charakterze chłodnym oraz na letnie burze ciepłne charakterystyczne dla obszarów wyżowych o słabych wiatrach i małym zachmurzeniu.

Burze pozafrontowe (szkwałowe) tworzą się przy szybkim napływie chłodnego, a zarazem wilgotnego powietrza ponad stosunkowo ciepłe podłoże, wskutek czego wytwarzają się duże różnice temperatur (tj. silnie zaznaczona równowaga chwiejna) między dolnym powietrzem, ciągle podgrzewającym się od podłoża, a chłodnym powietrzem warstw górnych. Burze te mają zdecydowany kierunek ruchu i z wyglądu przypominają zbliżający się front chłodny, szczególnie przy złączeniu się w jedną kilku chmur burzowych. Tworzą się one w tylnej części obszaru niskiego ciśnienia i we wschodniej części obszaru wysokiego ciśnienia.

Burze ciepłne (termiczne) powstają ponad obszarami o słabym ruchu. Burze te tworzą się jedynie latem pod wpływem silnego nasłonecznienia. Burze ciepłne powstają w godzinach południowych, a zanikają pod wieczór, nie wykazując przy tym zdecydowanego kierunku ruchu. Ruch ich zależy w dużej mierze od właściwości terenowych. Mają one ulubione miejsca formowania się i kierunki przemieszczania. Niektóre lotniska są przez nie systematycznie omijane (na przykład położone w rozwidleniu rzek). Burze ciepłne tworzą się na skrajach wyżów, w płytkich rozmytych obszarach niskiego ciśnienia, a niekiedy i w środkowych częściach słabych wyżów (jednak przy ciśnieniu nie wyższym od 1 027 mb).

Widzimy więc, że burze tworzą się w rozlicznych warunkach. Dla łatwiejszego zorientowania się zestawimy ich odmiany w tablicy I oraz w poniższym zarysie:

B U R Z E

- frontowe
  - frontu chłodnego
  - okluzji chłodnej
  - frontu ciepłego
- wewnątrz mas powietrznych
  - pozafrontowe (szkwałowe)
  - ciepłne (termiczne)

Występowanie burz w Polsce. W przebiegu rocznym występowania burz w Polsce możemy się zorientować na podstawie tablicy II. Widzimy z niej, że okres najsilniejszego rozwoju burz przypada na koniec wiosny i lato, mianowicie na miesiące: maj, czerwiec, lipiec i sierpień. W innych miesiącach działalność ich jest słaba (kwiecień, wrzesień) lub prawie wcale zanika (marzec, październik, listopad). W grudniu, styczniu i lutym zdarzają się jedynie sporadyczne przypadki występowania burz śnieżnych w połączeniu z wyładowaniami elektrycznymi.

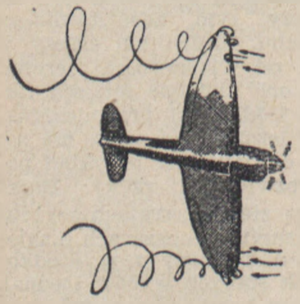
(dcn)

OPÓR SAMOLOTU

Powietrze stawia opór każdemu poruszającemu się w nim ciału. Łatwo się można o tym przekonać wystawiając np. rękę z szybko jadącego pociągu, czy też jadąc na rowerze. Lecący samolot musi także pokonać opór powietrza i to nieraz bardzo duży, liczący setki kilogramów (bo opór powietrza, jak każdą inną siłę mierzymy w kilogramach).

Zagadnienie oporu w konstrukcjach lotniczych jest niezmiernie ważne. Konstruktorzy starają się zmniejszyć opór samolotu do minimum. Niekiedy jednak zachodzą wypadki, że opór należy powiększyć. Wypadek ten następuje przy lądowaniu, wtedy powiększamy opór (a także siłę nośną), aby zmniejszyć szybkość samolotu.

Konstruktorzy, aby ułatwić sobie pracę przy obliczaniu oporu, podzielili



Rys. 1

Opór indukcyjny powstaje wskutek różnicy ciśnień na górnej i dolnej powierzchni płata. Strugi powietrza odrywając się od końców skrzydeł tworzą długie spiralne zawirowania. Te właśnie zawirowania, widoczne na rysunku, powodują powstanie oporu, który nazywamy indukcyjnym.

go na dwa człony: na opór płata oraz opór szkodliwy. Dlatego wyodrębniamy opór płata jako osobną grupę, że jest on niezmiernie ważny, gdyż decyduje o doskonałości płata; od niego także zależy w pewnym stopniu otrzymana siła nośna. Oporami szkodliwymi nazywamy opory, jakie dają inne części samolotu. (Np. zastrzały, stateczniki, podwozie itp.). Opór szkodliwy staramy się zawsze maksymalnie zmniejszyć, gdyż nie daje nam on żadnych korzyści.

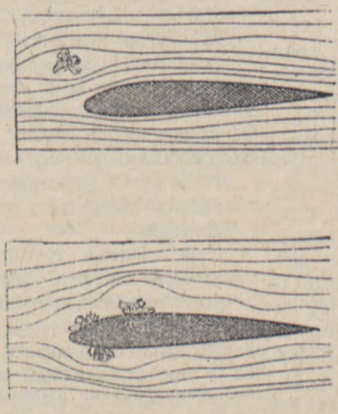
Zajmiemy się bardziej szczegółowo oporem stawianym przez płat. Z kolei opór ten dzielimy na 3 składowe: opór profilowy, opór indukcyjny i opór interferencyjny.

Opór profilowy zależy od kształtu profilu i od stopnia jego gładkości. Stosując odpowiednie wygięcie profili lotniczych możemy uzyskać stosunkowo małe opory. Chcąc zmniejszyć opór tarcia, tj. opór zależny od stopnia gładkości skrzydła stosujemy takie środki, jak polerowanie powierzchni płata, lakierowanie itp. Na pewno wielu z Was zauważyło, że skrzydła dużych samolotów są nitowane nitami o zupełnie płaskich główkach. Nity takie stosujemy po to, aby zmniejszyć opór tarcia.

Ciekawy szczegół. Czy wiecie, że samolot lecąc w powietrzu rozbija płatem mnóstwo much, których szczątki przylepiają się do skrzydła? Te muchy można zaliczyć do naszych wrogów. Zmiażdżone ich szczątki zmieniają profil płata i powodują wzrost chropowatości powierzchni skrzydła, a więc wzrost oporu tarcia.

Teraz przechodzimy do drugiej składowej oporu skrzydła: **oporu indukcyjnego.** Każdy z Was wie zapewne, że siła nośna powstaje w wyniku różnicy ciśnień na górnej i dolnej powierzchni płata. Ciśnienia te dążą do wyrównania się. Ponieważ pod płatem jest większe ciśnienie, przeto cząstki powietrza przechodzą z dolnej powierzchni na górną. Powoduje to powstanie wirów na końcach skrzydeł. Opór powstały od tych wirów nazywamy oporem indukcyjnym. Opór ten jest związany ściśle z siłą nośną. Im większa jest siła nośna, tym bardziej wzrasta opór indukcyjny. Ponieważ siła nośna (oznaczona symbolem Pz) wzrasta wraz z kątem natarcia, przeto i opór indukcyjny wzrasta przy powiększaniu się tego kąta. Przy kącie natarcia, gdzie Pz równa się zero, opór indukcyjny nie występuje.

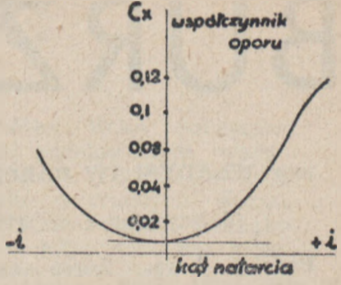
Opór interferencyjny powstaje przez interferencję (tj. nakładanie się) strumieni powietrza opływających skrzydła i inne części samolotu, np. w miejscu połączenia skrzydła z kadłubem. Opór ten jest tym większy, im przejścia te są bardziej ostre. Jeżeli jednak damy połączenia oprofilowane lub łagodne przejścia, to wtedy przepływy powietrza są gładsze i opór interferencyjny zmniejsza się. Oprofilowanie takie stosuje się przy połączeniu podwozia



Rys. 2

Opór profilowy jest bardzo zależny od kształtu profilu. Najmniejsza nawet zmiana linii płata powoduje zaburzenia w opływie strug, a tym samym wzrost oporu. Spójrzcie na rysunek. Doskonale widać jak szczątki much, które rozbija płat, psują nam linię profilu. Okazuje się, że muchy są wrogami lotnictwa.

ze skrzydłem, w miejscach połączeń zastrzałów łączących skrzydła dwupłatów itp. Aby uniknąć interferencji strug od silników,



Rys. 3

Krzywa na rysunku przedstawia zależność oporu samolotu od kąta natarcia. Cienka linia równoległa do osi „i" przedstawia nam najmniejszą wartość oporu. Ma to miejsce przy kątach natarcia blisko 0°. Wraz ze wzrostem kąta natarcia opór wzrasta, aż w końcu urywa się zupełnie. Czy wiecie dlaczego? Dlatego, że na tak dużych kątach i samolot w ogóle lecieć nie może.

osłaniamy je odpowiednio i wysuwamy przed płat.

Opór szkodliwy powstaje od części samolotu nie dających żadnej siły nośnej. Chcąc opór ten zmniejszyć nadajemy wszystkim częściom wystającym jak najbardziej opływowe kształty. Staramy się także zmniejszyć powierzchnię czołową wystawioną na działanie strumieni powietrza. Z tego względu w nowoczesnych samolotach podwozia i kółka ogonowe są chowane. Wszystko to ma na celu zmniejszenie powierzchni czołowej samolotu.

Osobną częścią płatowca, stawiającą dodatkowy opór są chłodnice. Muszą być one wystawione na działanie powietrza i z tego względu nie możemy zbytnio zmniejszać ich przekroju. Jednakże przez nadanie odpowiedniego kształtu opór chłodnic zmniejszono do minimum.

Opór całego samolotu składa się z sumy wszystkich wymienionych oporów. Zmienia się on w zależności od kąta natarcia samolotu. Najmniejszy jest przy kątach natarcia 0° i wzrasta wraz ze wzrostem tego kąta.

Czytelników, którzy zainteresowaliby się głębiej zagadnieniem aerodynamiki lotniczej odsyłamy do książek: inż. dr. Josefa Hoseka „Aerodynamika vysokich rychlosti", Żabrow „Elementarnaja aerodynamika samolota", B. T. Goroszczenko „Aerodynamika skorostnego samolota".

T. K.

SKRZYDŁO SKOŚNE W MAŁYM LOTNICTWIE?

inż. **JAN STASZEK**

(dokończenie z nr. 47)

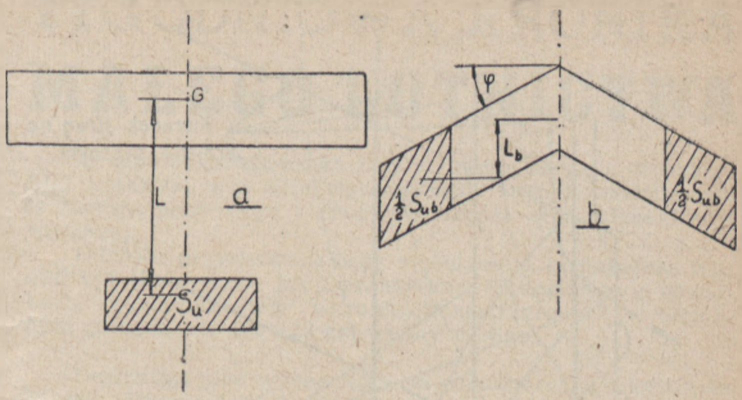
W modelarstwie niestety te korzyści są prawie nieosiągalne, bowiem najmniejsze obciążenie skrzydeł jest ograniczone przepisami FAI, wiemy zaś, że z powodu bliskości krytycznej liczby Reynoldsa, skrzydło modelarskie jest znacznie mniej stateczne niż skrzydło samolotu normalnego, a w związku z tym i powierzchnie nienośne skrzydła modelarskiego muszą być większe niż analogiczne powierzchnie samolotu bezogonowego.

Stosowanie do budowy latających skrzydeł profilów o odwrotnej wędrówce środka parcia nie opłaca się również, ponieważ profile te mają z reguły znacznie mniejszą wartość stosunku Cz^3/Cx^2, od którego zależy prędkość opadania. Na takie zdecydowanie gorsze wyniki oczywiście żaden z modelarzy dobrowolnie się nie zgodzi.

Do tej zasadniczej przyczyny gorszych osiągów skrzydła skośnego dołączają się pewne ciekawostki natury aerodynamicznej, które w pewnym stopniu pogarszają jeszcze sytuację. Jedną z najważniejszych jest przesunięcie względem siebie rozkładów ciśnień na sąsiednich cięciwach skrzydła skośnego (patrz rys. 4). Na rysunku 4 widać wyraźnie, że w punkcie B depresja ciśnienia jest większa niż w punkcie A, co w rezultacie powoduje odsysanie strug powietrza, które przestają płynąć równolegle do kierunku V przepływu niezakłóconego i odchylają się od punktu A w kierunku punktu B, a więc ku krańcom skrzydła. Odchylenie to wydłuża oczywiście znacznie drogę strumienia nad skrzydłem i wskutek tego warstwa powierzchniowa na krawędzi spływu jest znacznie grubsza na końcu skrzydła niż w środku (patrz rys. 5). Fakt ten powoduje wcześniejsze oderwanie się strug na końcu skrzydła, niż w środkowej jego części oraz niestateczność kierunkową i poprzeczną, szczególnie na dużych kątach natarcia. Wyważanie modeli właśnie na dużych kątach natarcia umożliwiających uzyskanie dużej doskonałości i małej prędkości opadania daje w wyniku gorszą stateczność modeli bezogonowców niż modeli zwykłych, szczególnie na holu. Normalne samoloty bronią się przed tą utratą stateczności stosowaniem urządzeń zapobiegających oderwaniom strug (np. skrzydła szczelinowe pokazane na rys. 6a lub skrzela czyli sloty rys. 6b).

Zapobieganie odchyleniom strug na skrzydle skośnym od kierunku lotu jest w ogóle dosyć trudne i zwykle odbywa się przy pomocy płaskich cienkich żeber ustawionych równolegle do kierunku lotu. Żebra te przeszkadzają odchyleniom strug powietrza zmuszając je do przepływu równoległego (rys. 7).

Przy stosunkowo niewielkim kącie skosu skrzydła, odchylenie strug równoważy się z oddziaływaniem wiru brzegowego. Strugi powietrza przebiegają wtedy równolegle do kierunku przepływu niezakłóconego (rys. 8) podobnie jak to obserwujemy przy nieskończenie wielkim wydłużeniu. Jest to zjawisko korzystne i



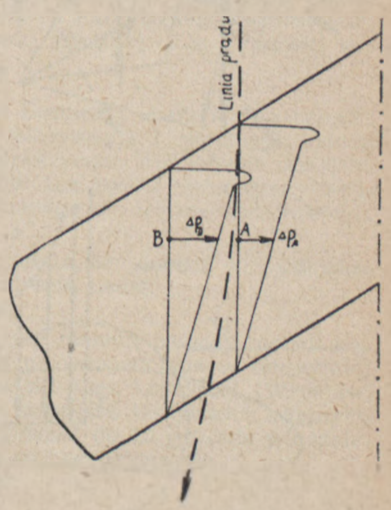
Rys. 3

stosowanie skoku skrzydła powoduje raczej polepszenie własności aerodynamicznych. Musimy jednak i wtedy zastosować zwichrzenie skrzydła 3 — 4° nawet w przypadku normalnego układu skrzydło-statecznik, a dlaczego, to sobie zaraz wyjaśnimy.

Przyczyną, komplikującą stosowanie skrzydła skośnego jest fakt, że koniec takiego skrzydła jest opływany pod większym kątem natarcia niż jego środek. To zwiększenie kąta natarcia końca skrzydła jest tym większe, im większy jest całkowity współczynnik siły nośnej Cz skrzydła, a więc wtedy, gdy większy jest kąt natarcia w ogóle. Inaczej mówiąc, aerodynamiczny kąt natarcia rośnie na końcu skrzydła prędzej, niż w jego środku. Pogarsza się oczywiście skutkiem tego również i stateczność podłużna na dużych kątach natarcia.

Wytłumaczenie tego zjawiska jest dosyć trudne i dla łatwiejszego zrozumienia go ucieknijmy się do rozważań teoretycznych.

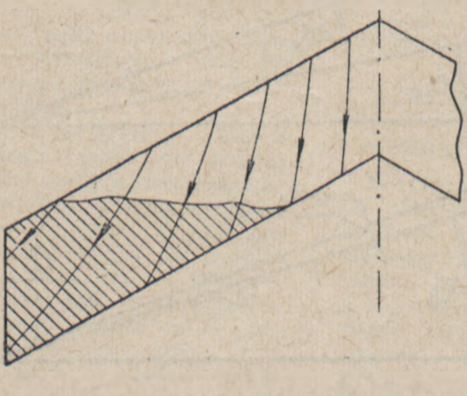
Siła nośna powstaje na skrzydle skutkiem różnicy prędkości strug na górnej i dolnej jego powierzchni. Wobec tego, w rozważaniach teoretycznych zwiększenie prędkości na grzbiecie profilu oraz zmniejszenie prędkości na spodzie możemy zastąpić wirem o osi umieszczonej w środku parcia. Kierunek obrotu cieczy (w prawo czy w lewo) w takim wirze określa nam dodatnią lub ujemną siłę nośną (na rys. 9 — dodatnia) zaś prędkość wirowania określa wielkość siły nośnej.



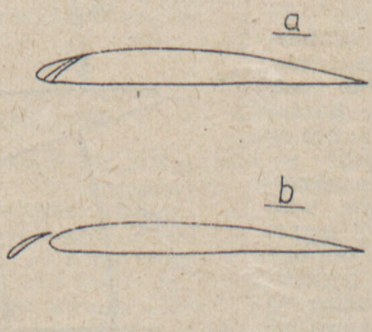
Rys. 4

Rozkład prędkości w wirze nie następuje wzdłuż promienia jednakowo, bowiem blisko osi wiru prędkość jest bardzo duża malejąc bardzo w miarę oddalania się od środka (rys. 9). Taki rozkład prędkości

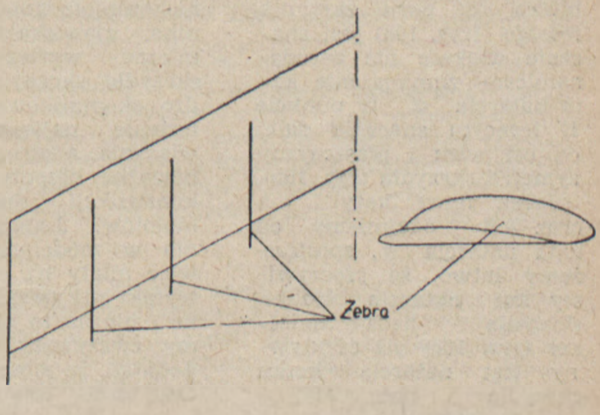
Rys. 5

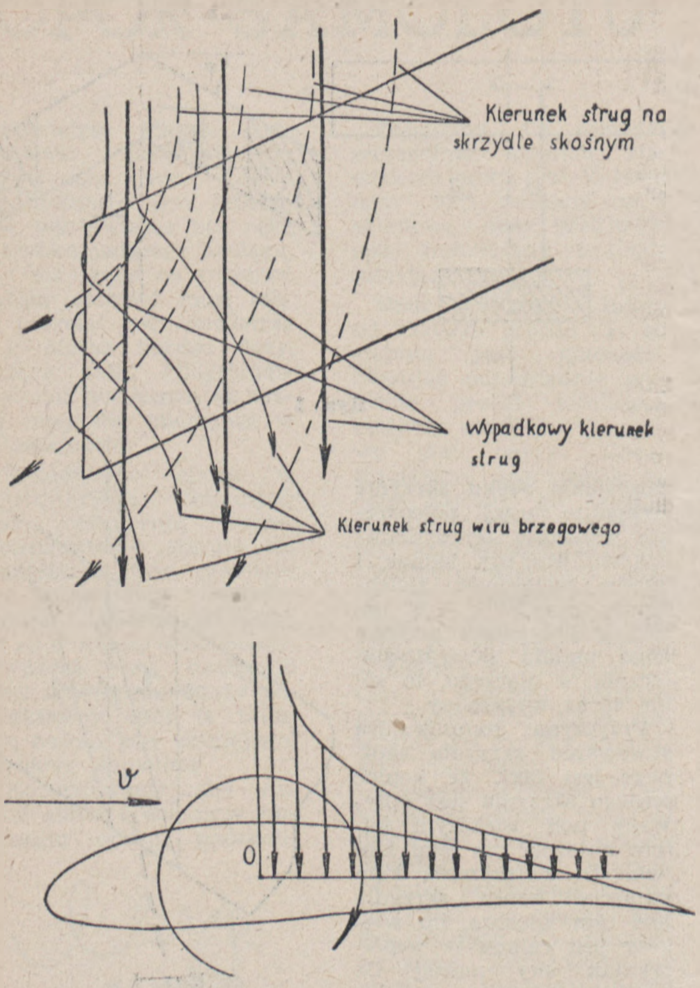


Rys. 6

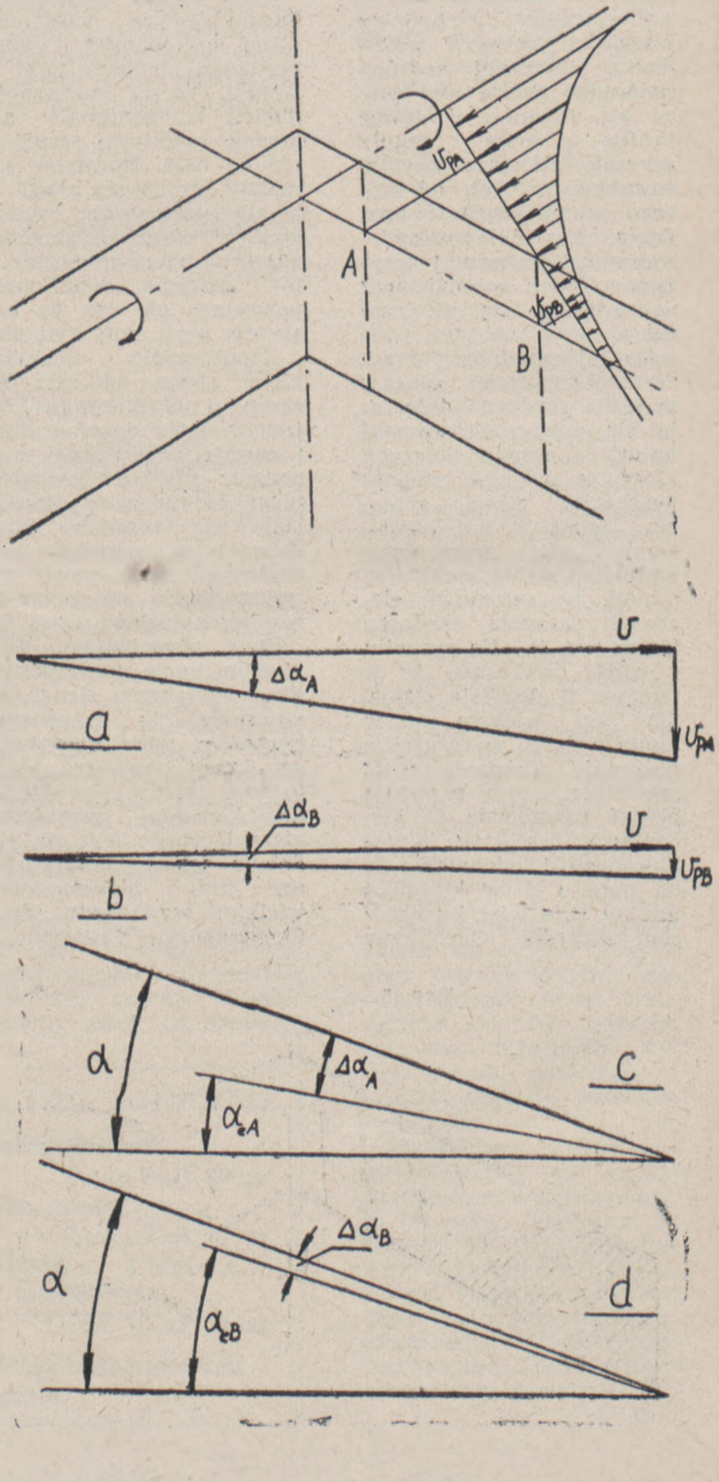


Rys. 7





Rys. 8 i 9



Rys. 10

widzieliście na pewno niejednokrotnie obserwując np. wiry tworzące się na wodzie. Jeżeli teraz np. lewą część skrzydła skośnego (rys. 10) zastąpimy wirem, którego oś leży w odległości ok. 25% długości cięciwy od krawędzi natarcia ,to prędkość pionowa V pa z góry na dół będzie w punkcie A znacznie większa niż prędkość Vpb w punkcie B (jak to wynika z rozkładu prędkości w wirze). Jeżeli wektor V określa nam prędkość przepływu niezakłóconego, to aerodynamiczne zmniejszenie kąta natarcia α w punkcie A leżącym blisko osi wiru skrzydła lewego (rys. 10a) jest znacznie większa niż aerodynamiczne zmniejszenie kąta natarcia α w punkcie B leżącym znacznie dalej od osi wiru i płaszczyzny symetrii skrzydła (rys. 10b).

Jeżeli teraz kąty α A oraz α B odejmiemy od kąta natarcia α, spostrzeżemy łatwo, że rzeczywisty kąt natarcia środka skrzydła będzie mniejszy (rys. 10c) niż efektywny kąt natarcia końca skrzydła (rys. 10d).

Taki stan rzeczy jest niedopuszczalny. Wiemy to już z poprzednich rozważań i jako wniosek możemy tylko zanotować konieczność stosowania większego zwichrzenia skrzydła niżby to wynikało z normalnego obliczenia stateczności. Istnieją wprawdzie metody obliczania zmian kątów natarcia wywołanych skosem skrzydła w zależności od współczynnika siły nośnej, jednak rachunek jest zbyt skomplikowany, aby mógł dać wyniki dodatnie w modelarstwie.

Jak z powyższego (zresztą bardzo uproszczonego i niekompletnego) opisu wynika, zjawiska aerodynamiczne występujące na skrzydle skośnym są bardzo skomplikowane i znalezienie najlepszego rozwiązania nastręcza bardzo poważne kłopoty nawet w konstrukcji „dużych" samolotów. Latające skrzydła w modelarstwie będą więc miały na ogół gorsze wyniki niż modele normalne i nic na to nie poradzimy zważywszy jeszcze na dodatek, że stosunkowo niska liczba Reynoldsa wprowadza dodatkowo bardzo niekorzystny charakter opływu skrzydła modelarskiego.

Dobre wyniki z modelami bezogonowców można uzyskać tylko w przypadku pokazanym na rys. 8 czyli wtedy, gdy uzyskamy niejako powiększenie wydłużenia skrzydła skośnego, a nie pojawią się jeszcze ujemne skutki zwiększania się kąta natarcia na końcach i niebezpieczeństwo oderwań na skutek zgrubienia warstwy powierzchownej. Do takiego rezultatu można jednak dojść tylko drogą systematycznych badań różnych obrysów, różnych profilów i różnych zwichrzeń skrzydła, no i trzeba bardzo starannie wyważyć model. Ta ostatnia uwaga, pozornie nic nie mówiąca, ma bardzo duże znaczenie bowiem nawet niewielkie skrzywienie skrzydła wywołane nierównomiernym naciągiem pokrycia oraz przypadkowym zwilżeniem może zupełnie popsuć wyczyny modelu, który w ogóle dobrze lata, o czym niejednokrotnie na pewno się przekonali nasi zwolennicy modeli bezogonowych.



PAWEŁ ELSZTEIN

Trochę przepisów

Dla urozmaicenia naszego cyklu o modelach szybkościowych, po części konstrukcyjnej podajemy nieco przepisów odnośnie tego typu modeli. Przepisy zostały zaczerpnięte z regulaminu wydanego przez FAI, a więc mają moc obowiązującą.

Przede wszystkim linki sterownicze. Ze względu na bezpieczeństwo ustalono, że linki i wszystkie złącza muszą być wykonane z drutu stalowego lub innego tworzywa o identycznej wytrzymałości. Linki nie mogą posiadać nalotów rdzy, ani żadnych innych zanieczyszczeń. Najmniejsza dopuszczalna średnica winna wynosić 0,25 mm przypadających na każde 600 gramów ciężaru modelu przy modelach o ciężarze do 600 gramów. Modele o ciężarze większym od 600 gramów muszą być zaopatrzone w linki o średnicy conajmniej 0,4 mm.

Następnie, bardzo ważny szczegół. Linki oraz całe urządzenie sterownicze z rączką włącznie, winny wytrzymywać obciążenie dwudziestokrotnie przewyższające ciężar modelu.

Rączka sterownicza nie może wystawać z ręki zawodnika na odległość większą jak 150 mm. Wskazanym jest, aby końce linek znajdujące się przy rączce były zabezpieczone wielożyłową linką na długości do 1000 mm (licząc od rączki), a to celem wyeliminowania uszkodzenia ręki cienkimi linkami, w wypadku owinięcia się ich wokół ręki modelarza. Linki wielożyłowe wskutek większej średnicy, ręki nie skaleczą.

A teraz kilka słów o stoisku. Otóż w środku placu zostaje zamontowane stoisko z obrotowo osadzonym jarzmem. Jarzmo powinno sięgać do ramienia zawodnika. W tym celu musi być zaprojektowane jako nastawne. Podczas wykonywania lotu modelarz — „pilot" trzyma rękę w jarzmie, a w ręce trzyma uchwyt rączki sterowniczej. Każda próba pociągania modelu na siebie, względnie skracania linek, a nawet dotknięcie linek sterowniczych w czasie lotu modelu powoduje dyskwalifikację zawodnika.

Jak widać przepisy są bardzo surowe i warto je poznać przed ustalaniem nowych rekordów.

Jeżeli już mowa o rekordach to trzeba dodać, że rekord uważa się dopiero za pobity, jeżeli nowy wynik przekracza o 10 km/godz wynik poprzedni.

Celem zabezpieczenia widzów przed ewentualnym zerwaniem się modelu z linek i mogącymi wskutek tego nastąpić uszkodzeniami cielesnymi, przepisy zalecają otoczenie całego placu siatką drucianą w odległości wynoszącej co najmniej 25 metrów od środka koła.

W wypadku stwierdzenia, że zawodnik umyślnie puścił rączkę sterowniczą, przewidziane są wysokie kary z zakazem startowania włącznie. Podczas lotów szybkościowych nie wolno prowadzić modelu wyżej niż 6 metrów od powierzchni ziemi. Utrzymywanie modelu dłużej niż 1/2 okrążenia powyżej tej wysokości unieważnia lot.

Sądzić należy, że podane powyżej przepisy będą respektowane zarówno podczas prób, jak i zawodów.

Za tydzień zapoznamy się z samą techniką oblatywania modeli szybkościowych.

(dcn)

SPROSTOWANIE

W odcinku 6, Nr. 44 SiM-u w tabelce wyznaczającej wielkość orczyka wkradły się błędy. Dla wymiaru „d" winno być **16 i 17,5 mm,** a nie 15,5 i 17,4 mm. Jasnym jest, że wymiar „d" stanowi połowę wymiaru „c".

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

W dniu 30 października br. Prezydium Zarządu Głównego Ligi Lotniczej uchwaliło wprowadzenie odznak modelarstwa lotniczego pierwszego i drugiego stopnia oraz odznaki wyczynowej.

Odznaki przyznawane będą modelarzom za najlepsze wyniki tak teoretyczne jak i praktyczne. Szczegółowo o odznakach, regulaminie oraz warunkach zastrzeżonych w odnośnym zarządzeniu ZG LL napiszemy osobno.

*

Realizując plan wydawniczy na odcinku małego lotnictwa Zarząd Główny Ligi Lotniczej wydał w bieżącym miesiącu drugi nakład planu szybowca standartowego „Żak" w ulepszonej wersji. W przygotowaniu są plany modelu na uwięzi (na silnik SiM-2b), plan szybowca kadłubowego — przejściowego „Amator", plan gumówki szkolnej oraz gumówki kadłubowej.

*

W ramach Biblioteki Ligi Lotniczej ukaże się na początku roku 1951 podręcznik „Oblatywanie i regulacja modeli latających", który zawiera praktyczne wskazówki odnośnie oblatywania modeli. Podręcznik ten został opracowany według książki Trunczenkowa, znanego modelarza radzieckiego.

*

W pierwszych dniach grudnia br. odbędą się miejskie zawody modeli na uwięzi w mieście Łodzi.

*

Wrocław organizuje pierwsze zimowe zawody modeli pokojowych. Zawody odbędą się prawdopodobnie w olbrzymiej Hali Ludowej. Okręg Wrocławski Ligi Lotniczej (Wrocław, ul. Gen. Świerczewskiego 99), zaprasza wszystkich chętnych do wzięcia udziału. Termin zgłoszeń do 15 grudnia włącznie. O terminie zawodów podamy osobne ogłoszenie.

*

Cyfry mówią:

Modele Latające — Miklaszewskiego wydrukowano w nakładzie 10 000 egzemplarzy, **Szkoła Małego Lotnictwa** — Elszteina w nakładzie 5 000, a **ABC Szybownictwa** — Woyny w nakładzie 2 000 egzemplarzy.

Plan „Żaka" wydrukowano w nakładzie 10 000 egzemplarzy. Oto cyfry świadczące o rozmachu wydawniczym, cyfry zresztą jeszcze niezbyt wysokie, bo np. książka „Modele Latające" jest już na wyczerpaniu! co świadczy o stale wzrastającym zapotrzebowaniu na dobre podręczniki.

*

Celem zaznajomienia młodych lotników z pierwszym samolotem na świecie, który skonstruował Rosjanin A. F. Możajski, Liga Lotnicza już wkrótce wyda plan modelu kartonowego z przeznaczeniem dla początkujących. Model będzie wierną kopią samolotu wielkiego twórcy lotnictwa.

*

Wydział modelarstwa lotniczego przy ZG LL opracowuje szczegółowy program wyszkoleniowy pierwszego stopnia. Omówienie programu znajdziecie w następnych numerach.

*

Informujemy wszystkich modelarzy, że na konkurs fotograficzny można nadsyłać zdjęcia ze wszystkich dziedzin lotnictwa, a więc i modelarstwa. Przypominamy, że termin nadsyłania prac mija z dniem 20 grudnia br.

Zdjęcia w formacie minimum 13 x 18 cm należy nadsyłać na adres: Zarząd Główny Ligi Lotniczej, Warszawa, ul. Nowogrodzka 49.

*

W ostatnim numerze (11) bratniego czasopisma „Letecky Modelar" podano czechosłowacko-polski słowniczek terminów lotniczych. Jest to pierwsza próba tego rodzaju, która zbliży jeszcze bardziej lotników i modelarzy Czechosłowacji i Polski. Słowniczek opracował inż. Wł. Nemec. Nadmieniamy, że „Letecky Modelar" jest do nabycia w redakcji SiM-u.

*

Nasi koledzy z Czechosłowacji wypełniają tabele rekordów. Ostatnio Zdenek Husiczka z Brna ustalił nowy rekord międzynarodowy w klasie modeli na uwięzi (kategoria do 2,5 cm^3). Model osiągnął prędkość 105,2 km/godz. Nowy rekord został przesłany do FAI.

Obserwator

POCZTA LOTNICZA

Dużo, bardzo dużo otrzymujemy zapytań o silniczki do modeli latających. Otóż sprawa ta wygląda następująco: w początkach 1951 roku Zarząd Główny Ligi Lotniczej rozprowadzi większą serię silniczków typu „SIM 2b" do wszystkich podległych modelarni. Każdy zorganizowany w LL modelarz będzie miał możność korzystać z silników i budować odpowiednie modele. Wiadomość tę przekazujemy kol. kol. **JANOWI BARTECZKOWI** z Warszawy, **MARIANOWI KUCHARSKIEMU** z Poznania i **JANUSZOWI SKULIMIE** ze Skoczowa oraz wszystkim zainteresowanym.

Włączając się do grona naszych współpracowników, kolega **JERZY TALIK** z Ostrowca Śląskiego przesłał nam plan swojego modelu szybowca i prosi o ocenę, gdyż po raz pierwszy podaje „coś do druku". Komunikujemy: plan modelu zamieścimy w SIM-ie! Na przyszłość pożądana fotografia modelu oraz więcej danych technicznych. Prosimy o dalszą współpracę.

Odpowiedź powyższą należy również powtórzyć pod adresem kolegi **LESZKA CZARNECKIEGO** z Brwinowa, którego prosimy przy okazji o nową porcję humoru lotniczego, gdyż próbki, które przesłał do redakcji, mimo że wykonane dość pomysłowo, nie wzbudziły specjalnego zachwytu wśród kolegium redakcyjnego. Może z innej beczki Kolego Leszku?

Jeżeli kiedykolwiek zorganizujemy konkurs na najbardziej wymyślny pseudonim to można zaręczyć, że pierwszą nagrodę otrzymaliby: Koleżanka i Kolega z Olsztyna, którzy podpisali się pod listem do redakcji — **„CACUŚ i KRACIATKA"**! Zgodnie z zasadą nie odpowiadamy na Wasz list, bo zapomnieliście podać adres i nazwisko.

Aby Czytelnicy nie sądzili, że potrafimy jedynie krytykować przyznajemy się do winy przepraszamy kol. **BOGUSŁAWA HAMANA** z Rzeszowa, któremu nie odpowiedzieliśmy na list jeszcze z września br. Obiecujemy, że wypadek taki więcej się nie powtórzy. Pytanie Wasze dotyczyło Oficerskich Szkół Lotniczych. Sądzimy, że jesteście już dostatecznie poinformowani czytając bieżące numery SIM-u. Teraz następna sprawa. Piszecie, że w modelarni LL przy ulicy Sienkiewicza 33a praca idzie w tempie, które nazywacie „żółwim". Jeżeli robi się wyłącznie modele kartonowe i redukcyjne od początku roku szkolnego do dnia dzisiejszego, to coś jest nie w porządku, bo program przewiduje „również" modele latające, o których kierownictwo widać zapomniało. Dlatego za pośrednictwem SIM-u przypominamy modelarni w Rzeszowie o konieczności większego zainteresowania się modelam latającymi i większej opiece nad uczniami.

Nie radzimy rozpaczać Koleżanko **DANIELO** z Dzierżoniowa! Głowa do góry! Nie widzimy powodów do rozpaczy. Nasza recepta, wypróbowana przy każdej pogodzie: założyć Koło LL w Dzierżoniowie. Zwracając się po instrukcje do najbliższego Okręgu LL — patrz wykaz adresów w numerze niniejszym.

Koledze **TADEUSZOWI STASZKO** z Wrocławia musimy niestety dać odpowiedź negatywną, gdyż nie jesteśmy w obecnej chwili w stanie doradzić Wam w jaki sposób można się przenieść z Wydziału Mechanicznego na Wydział Lotniczy. Sądzimy, że w tej sprawie najlepiej poinformuje Was Politechnika Wrocławska. Reklamacje w sprawie brakujących numerów SIM-u załatwimy w PPK „RUCH".

Teraz przystępujemy do innej sprawy, a mianowicie musimy zawiadomić wszystkich Czytelników, którzy nadsyłają nam swoje utwory poetyckie, że redakcja nie jest w stanie oceniać szybko tych prac, gdyż SIM nie jest pismem literackim. Jeżeli drukujemy od czasu do czasu jakiś wiersz, to przechodzi on przez fachową kontrolę znawców, a to przecież dość długo trwa, a Czytelnicy się denerwują. Dlatego autora wiersza pt „Czym zostanę", który pisze — „Boję się śmierci spokojnej, cichej. Ja nie chcę być niewolnikiem, chcę kielich życia wychylić duszkiem. Już wiem — zostanę lotnikiem" — prosimy o wyrozumiałość i radzimy spróbować trochę inaczej, gdyż fachowcy twierdzą, że jeszcze nie do druku. No, a zdanie ludzi co nie tylko piszą, ale mówią wierszem, należy cenić.

Koledze **KAROLOWI WIERUCKIEMU** z Łodzi komunikujemy, że reportażu nie wykorzystamy. No cóż — prosimy o jeszcze, może na temat pracy w modelarniach łódzkich? Jest o czym pisać.

Za nadesłany materiał do „Kącika wymiany doświadczeń" dziękujemy koledze **JANUSZOWI STĘPNIEWSKIEMU** z Nowego Sącza, a kolegę **JERZEGO GWIAZDOWSKIEGO** z Gdyni zawiadamiamy, że uwagi jego z dziedziny meteorologii spadochronowej, przekazaliśmy autorowi artykułu w „Skrzydlatej Polsce", mgr W. Parczewskiemu.

Kolega **BRONISŁAW OSTROWSKI** proszony jest o podanie adresu celem przesłania honorarium autorskiego.

Na prośbę kolegi **WIKTORA STYBURSKIEGO** z Warszawy zamieszczamy sprostowanie, gdyż do artykułu jego pt. „Czym się karmi silniki?" wkradła się pomyłka. Mianowicie w numerze 43, str. 5/6 w kolumnie III wiersz 38 od góry zamiast „paliwo wzorcowe" winno być „paliwo badane".

p. e.



JESIEŃ

Zgaś reflektory — za silny wiatr!

Kol. kol. Janina i Wanda — terminy rozpoczęcia teoretycznych kursów szybowcowych podamy w odpowiednim czasie w SIM-ie. **Kol. Henryk** — Wasz plan uczęszczania zimą na teoretyczny kurs szybowcowy, a latem szkolenia praktycznego jest najzupełniej realny. Macie rzeczywiście ciężkie warunki, ucząc się i pracując w stoczni, jednak sądzimy, że znajdziecie czas również i na uczęszczanie na TKS. Dzielnie dajecie sobie radę z nauką i pracą zawodową, na pewno pokonacie również i tę trudność. Za trafne określenie roli lotnika w Ludowej Polsce — należą się Wam słowa szczerego uznania. Jeszcze jedno: czas na uczęszczanie na TKS powinniście znaleźć, bowiem wykłady na kursie nie odbywają się zazwyczaj co dzień. W wypadku specjalnych trudności — zwróćcie się o pomoc i radę do Zarządu Koła ZMP, do którego na pewno należycie.

Kol. Lech Cz. z Elbląga — na szkolenie szybowcowe jesteście jeszcze za młodzi, mając 14 lat. Sprawę nieprzyjęcia Was do Koła LL w Elblągu tylko dlatego, że rodzice Wasi nie są pracownikami Stoczni, przekażcie Zarządowi Gdańskiego Okręgu LL. To jedno, a drugie: czy nie moglibyście sami przystąpić do zorganizowania Koła LL w Waszej szkole? Jeśli czujecie się na siłach, poproście o instrukcje Zarząd Okręgu Gdańskiego LL.

Kol. Janek „z wrocławskiego" — prośbę o przyjęcie na szkolenie złóżcie w Zarządzie Powiatowym ZMP. Odpowiedź na resztę Waszych pytań otrzymacie w Zarządzie Wrocławskiego Okręgu LL, Wrocław, gen. Świerczewskiego 99.

Kol. Lila — cywilne szkolenie lotnicze prowadzi tylko Liga Lotnicza. Co macie na myśli, pisząc: chcę zostać pilotem cywilnym? Przecież kończąc kursy pilotażu szybowcowego i silnikowego w LL zdobywacie kwalifikacje pilota sportowego, a więc — cywilnego.

Kolegę DESZA MIROSŁAWA prosimy o przysłanie dokładnego adresu, bez którego nie możemy mu udzielić wyczerpujących informacji.

Wszystkich zainteresowanych teorią budowy silniczków odrzutowych informujemy, że w czasopiśmie „Letectví" rocznik 1949 (od nr 16 do 23) znajduje się cykl artykułów omawiających to zagadnienie. Aha, na zakończenie informujemy kol. Zdzisława Jeziornego z Kwidzynia, że plan modelu BD-109 jest do nabycia w każdej Okręgowej Składnicy materiałów modelarskich.

żar.

Na zdjęciu na okładce:

Słynny lotnik radziecki, Bohater ZSRR A. Maresjew, delegat na II Światowy Kongres Obrońców Pokoju — odwiedził Oficerską Szkołę Lotnictwa, gdzie został serdecznie przyjęty przez podchorążych.

Foto: WAF

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6 tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Nr 2012 B-133005

Cena gr 60